TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III	GDYNIA, 5 maja 1934 r.	NR. 12

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

ROKOWANIA HANDLOWE Z FRANCJĄ I ANGLJĄ A GDYNIA

Rokowania pomiędzy Polską a Francją i Anglją, mające za cel ostateczny zawarcie nowych traktatów handlowych, stanowią w chwili obecnej bodaj najważniejszy odcinek w naszej zagranicznej polityce gospodarczej. Ze względu na wielkie znaczenie tych rokowań tak dla dalszego rozwoju Gdyni, jak i dla kształtowania się stosunków gospodarczych na Pomorzu, koniecznem jest zastanowić się nieco obszerniej nad sytuacją obecną naszych stosunków handlowych z temi państwami.

Z punktu widzenia ogólnych interesów gospodarczych Polski obie serje rokowań mają pierwszorzędne znaczenie. Rokowania z Francją dlatego, że poza sprawą wymiany handlowej w grę wchodzi kształtowanie się z tem państwem naszego bilansu płatniczego, z Anglją zaś dlatego, że jest ona najpoważniejszym odbiorcą wytwórczości naszej produkcji rolnej z jednej strony i poważnym konkurentem naszym na międzynarodowych rynkach węglowych z drugiej.

Jeśli chodzi o dziedzinę wymiany handlowej pomiędzy Polską a obu temi państwami, to nie da się umieścić ich na jednakowym poziomie. Nasze stosunki handlowe z Francją w latach ostatnich mają niestety tendencję ku kurczeniu się, gdy tymczasem stosunki z Anglją ulegają rozbudowie i to wybitnie na naszą korzyść.

Ogólny nasz obrót handlowy z Francją nietylko obniżył się w roku 1933 o 11.354.000 zł w porównaniu do roku 1932 (ze 120.943.000 zł na 109.589.000 zł), lecz wykazał tendencję kształtowania się na naszą niekorzyść, dając w rezultacie saldo ujemne w wysokości 3.365.000 zł, gdy w roku poprzednim saldo było dodatnie w wysokości 2.175.000 zł, a więc ogólne pogorszenie za dwa lata wyraża się w sumie około 5,5 miljonów złotych. Z temi obrotami Francja w naszych stosunkach handlowych z zagranicą zajmuje czwarte miejsce po Niemczech, Wielkiej Brytanji i Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Polska ze swej strony w obrotach francuskich odgrywa rolę podrzędną, gdyż ogólny obrót handlu zagranicznego Francji wyniósł w roku 1933 około 47 miljardów franków, czyli około 16 miljardów złotych. W tych warunkach, nie pomniejszając bynajmniej wagi dążeń francuskich do wypłynięcia na polepszenie jej bilansu handlowego, który w roku ostatnim wykazał saldo ujemne w wysokości prawie 10 miljardów franków, nie możemy jednak nie stwierdzić, że koncesje Francji w obrocie handlowym na korzyść Polski wymagają daleko mniej wysiłków i przedstawiają o wiele mniej trudności ,niż ofiary w tej samej dziedzinie ze strony Polski na rzecz Francji. Nie rozporządzamy bowiem ani kapitałami, inwestowanemi we Francji, od których procenty byłyby obracane na zrównoważenie naszego ujemnego bilansu handlowego, ani też nie możemy liczyć na większy dopływ do naszego kraju turystów francuskich, którzy przywożąc do Polski walutę francuską, mogliby nam ułatwić rozrachunki z Francją. Sytuacja kształtuje się, jak wiadomo, pod obu temi względami w kierunku odwrotnym, a jeśli chodzi o kapitały francuskie, inwestowane u nas, i pożyczki nam udzielone, to Francja jest państwem może najbardziej zainteresowanem w pomyślnym rozwoju gospodarczym swego polskiego dłużnika, należałoby więc spodziewać się, że te właśnie momenty w rokowaniach francusko-polskich będą wzięte pod uwagę i to w obopólnym interesie.

Tymczasem pierwsze miesiące roku bieżącego nietylko nie wniosły polepszenia, lecz za-

znaczyły się dalszem obniżeniem naszych obrotów handlowych z Francją na skutek zmniejszenia przyznanych nam kontyngentów importowych. Z wyjątkiem bowiem drzewa i węgla kontyngenty te na II. kwartał rb. obniżone zostały o ¾ w porównaniu do kwartału pierwszego, w niektórych zaś kategorjach towarów Polska straciła nawet zupełnie możność importu do Francji. Jeśli do tego dodamy, że Francja reglamentuje również obroty handlowe swych posiadłości afrykańskich, z któremi stara się Polska nawiązać stosunki handlowe, opierając się na dotychczasowych pomyślnych wynikach, to zrozumiałą staje się waga dalszych rokowań handlowych. Polska, dostarczając Francji w pierwszym rzędzie tanie surowce, a pozatem niewielkie ilości produktów spożywczych, nie jest jako państwo biedne w stanie podnieść zapotrzebowania na przedmioty produkcji francuskiej, przeznaczone przedewszystkiem dla konsumentów o wysokim poziomie życiowym. Uwzględnienie tego charakteru wymiany handlowej pomiędzy Polską, a Francją powinno, jak się wydaje, również ułatwić osiągnięcie pożądanych dla obu stron rezultatów.

W innem świetle przedstawiają się stosunki handlowe polsko-angielskie. Wielka Brytanja w dwóch latach ostatnich wysunęła się na czoło odbiorców polskiego eksportu. Saldo bilansu handlowego polsko-angielskiego jest dla nas w obu tych latach dodatnie i to w wysokiej, jak na ogólny obrót handlu zagranicznego Polski, sumie złotych 101,6 miljonów w roku 1933 i złotych 103,3 miljonów w roku 1932. Charakter eksportu naszego, ściśle dostosowany do zapotrzebowania rynku angielskiego (bekony, szynki, jaja, cukier itp. — na 101,2 milj. złotych w r. 1933 i 118,2 milj. złotych w r. 1932, oraz drzewo i wyroby drzewne na 59,5 milj. złotych w 1933 r. i na 35,4 milj. złotych w 1932 r.), nie powinien nastręczać jakichbądź zasadniczych zastrzeżeń ze strony agielskiej. Jeśli jednak istnieją w tej dziedzinie pewne trudności, to przyczyny ich szukać należy w dążeniach ze strony Wielkiej Brytanji do uzyskania pewnej kompensaty dla swej produkcji w celu obniżenia salda ujemnego. Niedawny pobyt w Polsce delegacji przemysłowców angielskich dla zbadania zdolności konsumcyjnej rynku polskiego jest wyraźnem potwierdzeniem tych dążeń ze strony angielskiej. Tak, jak w traktatach handlowych, zawartych w roku zeszłym z państwami skandynawskiemi, zdołała Anglja osiągnąć polepszenie warunków zbytu swego węgla wzamian za przyjęcie produktów spożywczych z Danji lub drzewa ze Szwecji i Finlandji, tak i w stosunku do Polski dąży Anglja i dążyć będzie do skompensowania importu polskich artykułów spożywczych eksportem swych maszyn, tkanin, śledzi itp., ułatwiając nawet zwiększenie chłonności rynku polskiego przez udzielenie kredytów. Uzyskane ostatnio przez Polskę na rynku angielskim dwie pożyczki są wyraźnym dowodem tych tendencyj.

Z powyższych uwag wynika, że zasadniczo na drodze znalezienia pomyślnego rozwiązania w stosunkach handlowych polsko - angielskich poważnych przeszkód niema, zwłaszcza, jeśli się wyodrębni sprawę konkurencji węgla polskiego na rynkach skandynawskich. Straty, jakie obie strony konkurujące z tego tytułu ponoszą na korzyść skandynawskich konsumentów, są tak oczywiste, że konieczność osiągnięcia porozumienia i w tej sprawie staje się dla nich coraz bardziej naglącą. Fakt, że Polska pomimo wszystko nie została ze swym węglem przez węgiel angielski z tych rynków wyparta, a zmniejszenie zbytu swego węgla w państwach skandynawskich kompensuje częściowo zbytem na nowych rynkach, świadczy o zdolnościach organizacyjnych przemysłu węglowego. Moment ten winienby się niewątpliwie przyczynić do rozwiązania tego skomplikowanego zagadnienia w trakcie rokowań handlowych polsko-angielskich.

Dla rozwoju portu gdyńskiego, przez który w przeważającej mierze obroty handlowe pomiędzy Polską a Francją i Anglją są uskuteczniane wyniki rokowań handlowych z obu temi państwami mają pierwszorzędne znaczenie. Gdynia, jako port przeładunkowy dla węgla, jako rozwijający się port drzewny, wreszcie jako port, przystosowany w zupełności do eksportu produktów spożywczych, jest w wysokim stopniu zainteresowana w unormowaniu stosunków handlowych polsko-agielskich i polsko-francuskich na dłuższy okres czasu, dałoby to jej bowiem możność nietylko większego udoskonalenia swego aparatu przeładunkowego, lecz ściągnęłoby również kapitały na dalsze inwestycje i handlowy rozwój portu.

Unormowanie tych stosunków jest ponadto ważne dla najbliższego zaplecza Gdyni, jako jednego z poważniejszych producentów towarów, eksportowanych do tych państw, jak również i konsumenta towarów importowanych.

L. G.

KOLIZJA NORM PRAWNYCH W ŻEGLUDZE HANDLOWEJ MORSRIEJ

I.

Dopóki statek przebywa w krajowych portach i wodach terytorjalnych, nie nawiązując stosunków z zagranicą, bardzo łatwo stosować do niego normy prawne, gdyż zasadniczo inne poza krajowemi nie mogą wchodzić w rachubę. Gdy jednak statek wyjeżdża poza krajowe wody terytorjalne, zmiana jego faktycznej sytuacji pociąga za sobą także zmianę jego sytuacji prawnej. Ta sytuacja

inaczej się przedstawia na pełnem morzu, które w myśl zasady prawa narodów nie podlega żadnej suwerenności i pod względem ustawodawczym stanowi pewnego rodzaju vacuum, a znów inaczej w obcych portach i wodach terytorjalnych. W czasie podróży może statek zawijać do kilku portów zagranicznych, nawiązując w tychże portach stosunki prawne, w szczególności z tytułu umowy przewozowej, którą się często w porcie jednego kraju zawiera, a w porcie drugiego kraju przez wydanie ładunku ze statku wykonuje. Odbywając swoje rejsy, statek może się zderzać z innym statkiem, i to nietylko w portach i wodach terytorjalnych własnego kraju, ale także na pełnem morzu i w granicach obcego państwa, wreszcie mogą się zderzać statki różnej przynależności państwowej. Zderzenie pociąga za sobą konsekwencje w sferze prywatno-prawnej, wywołując pretensje odszkodowaniowe. Statek znajduje się zatem często w sytuacjach, w których niewiadomo, jakim normom wogóle podlega, zwłaszcza, gdy przebywa na pełnem morzu, lub w takich sytuacjach, w których popadnie wyraźnie w kolizję norm prawnych, jednego kraju i drugiego. Stwarzanie jednolitych zasad prawnych, któreby umożliwiały usuwanie powyższych wątpliwości i kolizji norm, jest zadaniem międzynarodowego prawa handlowego morskiego. Usiłowania na międzynarodowym terenie, aby stworzyć takie zasady, nie doprowadziły dotąd do dostatecznych wyników z powodu rozbieżności zdań i trudności prawniczych. Niektórzy bowiem uważają statek za nieruchomość, inni za ruchomość, inni znów za quasi osobę. Zależnie od pojmowania statków pod względem prawnym w tym lub innym sensie, głosi się taką lub inną tezę, mianowicie proponuje się stosowanie prawa bandery, czy też prawa miejsca, gdzie statek przebywa, czy też prawa miejsca zawarcia umowy. Starano się przyznać preponderancję prawa bandery. W tym kierunku szczególnie działał Instytut Prawa Międzynarodowego (Institut de Droit International) w Gandawie, który na szeregu konferencyj, między innemi w Brukseli w r. 1885 i Lozannie w 1888 r. propagował ideę stosowania prawa bandery.

Dla rozwiązania powyższych trudności, byłaby pożądana międzynarodowa unifikacja prawa handlowego morskiego, polegająca na tem, że wszystkie państwa morskie wydałyby ustawy, zawierające jednolite zasady i instytucje. Za bardzo jednak każdy kraj morski tkwi w historji swych instytucyj i w swym partykularyzmie, aby chciał się zgodzić na unifikację. Coprawda wytwarzające się zwyczajowe w handlu morskim jednolite reguły są uwzględniane w poszczególnych ustawodawstwach, jednak daleko od ideału jednolitości pozytywnych norm prawa morskiego. Od dłuższego już czasu pracują nad unifikacją prawa morskiego różne organizacje międzynarodowe, jak wspomniany już Instytut Prawa Międzynarodowego w Gandawie, International Law Association w Londynie oraz Międzynarodowy Komitet Morski (Comité Maritime International) z siedzibą w Antwerpji, który łączy w sobie stowarzyszenia prawa morskiego (associations de droit maritime) poszczególnych krajów. Dzięki Międzynarodowemu Komitetowi Morskiemu osiągnięto w ostatnim czasie pewne wyniki w postaci szeregu konwencyj, zawartych przez państwa morskie, mianowicie o ujednostajnieniu niektórych zasad w sprawach: imunitetów statków państwowych (z dnia 10. IV. 1926 r.), przywilejów i hipotek morskich (10. IV. 1926 roku), odpowiedzialności właścicieli statków morskich (25. VIII. 1924 r.) i konosamentów z dnia 25. VIII. 1924 r.)*) Polska do powyższych konwencyj, podpisanych w Brukseli, przystąpiła, dotąd jednakże ich nie ratyfikowała, czekając na ratyfikację ze strony głównych państw morskich. Są to fragmenty w stosunku do całości prawa handlowego morskiego. Wydarzenia prawne, które powodują skutki dla statku, a właściwie armatora, względnie kapitana statku, jako jego zastępcy, mogą być najróżniejsze, przedewszystkiem są to nawiązywane stosunki umowne, a mogą być również wydarzenia pozaumowne, jak zderzenie statków, awarja wspólna etc. Przy stosunku umownym zachodzi kwestja, jakie prawo decyduje o formie i skutkach prawnych umowy. Kwestja ta jest zagadnieniem ogólnego międzynarodowego prawa prywatnego, a w dziedzinie prawa handlowego morskiego posiada szczególne znaczenie w odniesieniu do umowy przewozowej i konosamentu. Kwestja jest sporna, gdyż brak odnośnych jednolitych norm międzynarodowych. Następujące teorje usiłują kwestję rozwiązać:

1) Teorja, według której o formie i istnieniu umowy decydować powinien statut personalny dłużnika, czyli miarodajnem być powinno prawo przywiązane do jego osoby. Według tej teorji powinno decydować według zdania jednych teoretyków prawo miejsca zamieszkania dłużnika (forum domicilii) względnie siedziby jego przedsiębiorstwa, a według zdania innych prawo tego państwa, do którego dłużnik przynależy.

2) Teorja, która przyjmuje jako prawo decydujące prawo miejsca powstania zobowiązania umownego (lex loci contractus). Teorja ta przeważa w Anglji, Północnej Ameryce, w Holandji, Francji i Włoszech.

3) Teorja, która daje pierwszeństwo prawu miejsca wykonania zobowiązania (lex solutionis). Teorję tę uznał w międzynarodo-

*) Dzięki staraniom Międzynarodowego Komitetu Morskiego została także zawarta Konwencja z dnia 23. IX. 1910 r. o ustaleniu jednolitych reguł, dotyczących zderzeń statków (podp. w Brukseli).

wych stosunkach prywatno-prawnych Sąd Rzeszy (zasadnicze rozstrzygnięcie, t. 66 orzeczeń, str. 53), jednak teorja ta jest przez niemieckich teoretyków obecnie naogół zwalczana.

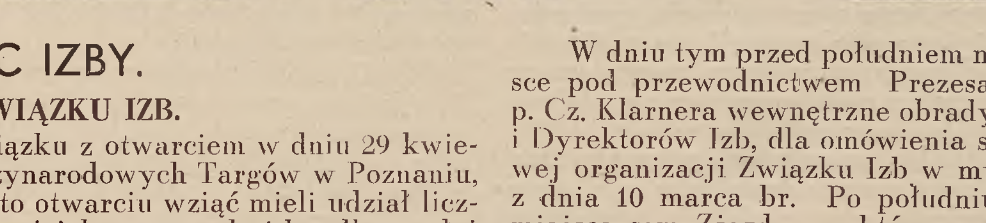
4) Teorja, znajdująca obecnie mało zwolenników, głosząca, że należy stosować prawo wezwanego sądu (ius fori), czyli prawo obowiązujące w miejscu sądu, do którego się zwrócono o rozstrzygnięcie sporu.

Stosowanie tych lub innych norm prawnych do umowy przewozowej i konosamentu zależy zasadniczo od woli stron, które mogą wyraźnie lub domniemanie swoją wolę objawić, jakie prawo ma mieć zastosowanie. Na tem stanowisku stoi ustawa z dnia 2 sierpnia 1926 r. o prawie właściwem dla międzynarodowych stosunków prywatnych (Dz. U. R. P. Nr. 101, poz. 581), postanawiając w art. 7, że strony mogą według własnej woli „poddać stosunek obowiązkowy prawu ojczystemu, prawu miejsca zamieszkania, prawu miejsca sporządzenia czynności prawnych, prawu miejsca wypełnienia zobowiązania lub prawu miejsca położenia rzeczy". Jeżeli zaś wola kontrahentów umowy przewozowej, mieszkających w różnych państwach, nie da się stwierdzić, to wydaje się być słusznem, aby stosować w pierwszej linji prawo miejsca, gdzie stosunek umowny powstał. Przy ocenie prawnej umowy najważniejszem bowiem powinno być to prawo, które warunkuje jej zaistnienie, byt i skuteczność prawną, i temu prawu należy przyznać pierwszeństwo. To zapatrywanie znalazło także wyraz w pozytywnej normie art. 9 p. 1 zacytowanej ustawy, gdzie jest powiedziane, że przy obustronnych zobowiązaniach kontrahentów, mieszkających w różnych państwach, decyduje — o ile ustawa dla danej umowy nie przewiduje specjalnego przepisu — prawo państwa, na obszarze którego umowę zawarto. Umowę przewozową, zawieraną przez kontrahentów, mieszkających w różnych państwach, powinno się zatem poddać ocenie pod względem formalnym i materjalnym według prawa miejsca zawarcia umowy. Natomiast w odniesieniu do konosamentu, jako jednostronnej czynności prawnej, należy stosować inną zasadę, która znalazła wyraz w art. 9 p. 1 i 3 zacytowanej ustawy, mianowicie, że pod względem materjalnym powinno decydować prawo zamieszkania dłużnika, a jeżeli miejsce to nie da się ustalić, prawo miejsca sporządzenia czynności, a więc wystawienia konosamentu.*) O ile zaś chodzi o formę konosamentu, to w myśl zasady, przyjętej w art. 5 cytowanej ustawy powinna wystarczyć forma, obowiązująca w miejscu sporządzenia czynności, czyli wystawienia konosamentu.

Powyższe przyjęte w ustawie z dnia 2-go sierpnia 1926 r. zasady stosowania norm do czynności prawnych w międzynarodowej żegludze handlowej należy stosować z tem zastrzeżeniem, że przepisy wiążące czyli bezwzględnie obowiązujące w miejscu wykonania zobowiązania, dotyczące sposobu wykonania zobowiązania, a więc o ile chodzi o umowę przewozową i konosament, obowiązujące w porcie przeznaczenia, nie mogą być pominięte. Przepisy takie mogą tylko rzadko wchodzić w rachubę, gdyż normy, dotyczące stosunków umownych, posiadają we wszystkich ustawodawstwach zasadniczo charakter dyspozytywny.

Dr. Władysław Sowiński (Warszawa).

*) Judykatura sądów niemieckich przyznaje co do skutków prawnych konosamentu konsekwentnie pierwszeństwo prawu portu przeznaczenia bez względu na przynależność państwową statku i osób zainteresowanych ładunkiem (porówn. judykaturę cyt. u Schaps'a. Seerecht t. I. str. 517).



ZPRAC IZBY.

ZJAZD ZWIĄZKU IZB.

W związku z otwarciem w dniu 29 kwietnia Międzynarodowych Targów w Poznaniu, w którem to otwarciu wziąć mieli udział liczni przedstawiciele przemysłu i handlu z całej Polski, a zwłaszcza wobec zapowiedzi przybycia do Poznania w tym dniu Pana Ministra Przemysłu i Handlu w towarzystwie wyższych urzędników Ministerstwa, Związek Izb postanowił odbyć swój Zjazd w przeddzień otwarcia Targów, czyli w 28 kwietnia.

W dniu tym przed południem miały miejsce pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Cz. Klarnera wewnętrzne obrady Prezesów i Dyrektorów Izb, dla omówienia sprawy nowej organizacji Związku Izb w myśl ustawy z dnia 10 marca br. Po południu zaś miał miejsce sam Zjazd, na którym obecny był Pan Minister Przemysłu i Handu Dr. Ferdynand Zarzycki.

Obrady Zjazdu przedewszystkiem poświęcone były omówieniu akcji, jaką Związek Izb przeprowadza w dziedzinie organizacji i rozwinięcia eksportu. Przedstawiciele

poszczególnych Izb wygłosili referaty, poświęcone przedstawieniu sprawy ogólnego planu akcji eksportowej, jej organizacji i dotychczasowym wynikom, dalej sprawy badań nad akcją eksportową poszczególnych branż i badaniom rynków zbytu. W związku z tą ostatnią sprawą przedstawiona została akcja wysłanników eksportowych oraz akcja propagandowo-informacyjna Izb, wreszcie omówiona została w referacie specjalnym organizacja aparatu obrotu kompensacyjnego i analiza środków pomocy finansowej dla eksportu. Wobec rozpowszechnienia zasady handlu kompensacyjnego w międzynarodowym obrocie handlowym, ta ostatnia sprawa przedstawiona została w formie specjalnie obszernej z uwzględnieniem szeregu niezbędnych zarządzeń, któreby zmierzały ku najbardziej celowemu i dającemu możliwie najlepsze rezultaty zorganizowaniu handlu kompensacyjnego. Wchodzą tu w rachubę nietylko stosunki handlu międzynarodowego, lecz i wewnętrzna polityka handlowa, mająca na celu skompensowanie obrotów handlowych poszczególnych dziedzin przemysłu i handlu polskiego.

Po wysłuchaniu referatów zabrał głos P. Minister Zarzycki, kładąc w swem przemówieniu nacisk na konieczność skoordynowania wysiłków wszystkich czynników twórczych w państwie w akcji eksportowej, jako niezbędnym elemencie nietylko dalszego rozwoju, lecz i utrzymania gospodarki państwowej wogóle. Pan Minister Zarzycki wyraził uznanie dla dotychczasowej działalności Związku Izb w akcji eksportowej i wskazał na niezbędność dalszej wytężonej pracy w obranym kierunku.

W dalszym ciągu obrad ustalono procedurę możliwie najszybszego zorganizowania Związku Izb na nowych podstawach, jak również wysłuchano sprawozdania Komisji Związku i przyjęto opracowane przez nie wnioski.

Izbę naszą na Zjeździe reprezentowali P. Prezes Izby inż. Napoleon Korzón, Dyrektor p. Henryk Krupski i Wicedyrektor p. Józef Kawczyński.

PRACE NASZEJ IZBY W KOMISJACH ZWIĄZKU IZB.

Podczas Zjazdu Związku Izb obradowało kilka komisyj międzyizbowych, w których Izba nasza również była reprezentowana.

Na komisji turystycznej ustalone zostały zasady projektu, będącej w opracowaniu Związku Izb, ustawy turystycznej. Ustawa będzie miała dla rozwoju turystyki krajowej wielkie znaczenie, dając podstawy prawne jej rozwoju. W toku obrad poruszono szereg spraw, mających znaczenie praktyczne i podlegających realizacji już w najbliższej przyszłości zwłaszcza w związku ze zbliżającym się sezonem letnim, podkreślono przy tem ze szczególnym naciskiem, że cały wysiłek dla należytego zorganizowania ruchu turystycznego skierować należy w dwóch kierunkach, a mianowicie na nasze wybrzeże morskie i ku naszym górom, gdyż, jak życie wykazuje, te dwa kierunki mają najwięcej podstaw rozwojowych i stanowią główne rejony ruchu turystycznego i letniskowego.

W uchwalonych przez komisję turystyczną wnioskach poruszono tak niezmiernie ważne sprawy, jak kompensacyjny ruch turystyczny, mający doniosłe znaczenie dla Gdyni, w związku z zawijaniem do naszego portu zagranicznych statków wycieczkowych, jak rewizja postanowień o kolejowych ulgach turystycznych, jak wreszcie sprawa liberalniejszej polityki paszportowej przy wyjazdach zagranicę w celach turystycznych.

Podczas obrad międzyizbowej komisji do spraw obrotu towarowego z zagranicą, z ramienia Izby naszej przedłożono dwa referaty, a mianowicie o połączeniach okrętowych Gdyni i związanych z tą sprawą dezyderatach sfer zainteresowanych w naszym handlu zamorskim oraz o eksporcie makuchów. Tezy, zawarte w obu tych referatach, przyjęte zostały przez komisję międzyizbową. Wreszcie Izba nasza wzięła udział w obradach komisji międzyizbowej do spraw polityki kompensacyjnej, które odbyły się w dniu otwarcia Targów Poznańskich pod przewodnictwem Prezesa Związku Izb p. inż. Klarnera.

OBRÓT TOWARÓW W PORCIE GDYŃSKIM ZA KWIECIEŃ.

Według obliczeń prowizorycznych obrót towarów w porcie gdyńskim w ciągu kwietnia br. wyniósł 600.754 ton, z czego na przywóz przypadło 94.443 ton, zaś na wywóz 506.311 ton. Zaznaczyć należy, że do obliczeń powyższych nie są włączone obroty żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej.

Niezależnie od pewnych modyfikacyj, jakie zajść mają przy ostatecznem obliczeniu danych co do obrotów towarow. za kwiecień, już teraz stwierdzić wypada, że obroty te kształtowały się nader pomyślnie. Specjalną uwagę zwraca na siebie wzrost importu w porównaniu do marca o blisko 25 tys. ton. Wzrost ten, jak należy przypuszczać głównie powstał na skutek rozpoczęcia kampanji ryżowej i wzmożonego przywozu surowego ryżu dla Łuszczarni Gdyńskiej.

Do szczegółowej analizy obrotów w porcie powrócimy w następnym numerze.

USPRAWNIENIE SŁUŻBY CELNEJ W PORCIE.

W celu usprawnienia służby portowej i dostosowania jej do wzrostu prac wyładunkowych w porcie gdyńskim, Urząd Celny ustanowił z dn. 1 maja br. III okręg dozoru portowego, który mieścić się będzie w lokalach biurowych f-y

„Warta" na nabrz. Francuskiem. W związku z tem ustalony został następujący podział terytorjalny z zakresu działania oddziału dozorów portowych:

1) Okręg dozoru rozciąga się na terenie basenów: Prezydenta, Południowego wraz z Rybackim i Węglowym aż do urządzeń przeładunkowych firmy „Skarboferm" włącznie i mieści się w lokalu firmy „Polskarob" (telefon 17-19)

2) III Okręg dozoru podzieli czynności dotychczasowego okręgu II dozoru i działać będzie od Skarbofermu wyłącznie aż do magazynu f-y „American Scantic Line" włącznie, III okręgu dozoru 17-67.

3) II okręg dozoru działać będzie na terenie od magazynu „American Scantic Line" wyłącznie aż do nabrz. Indyjskiego (do terenu wolnego obszaru celnego), plac między magazynami „American Scantic Line" a „Pantarei" obsługuje również okręg II. Okręg III dozoru mieści się w mag. III Urzędu Morkiego (tel. 17-07).

Zarządzenie powyższe jest niewątpliwie wynikiem narad, jakie odbyły się w Gdyni przed dwoma tygodniami w obecności p. Radwańskiego, Prezesa Dyrekcji Ceł w Poznaniu. Narady te miały miejsce w naszej Izbie pod przewodnictwem wiceprezesa Izby Dra Smolenia, przy udziale zainteresowanych czynników ze sfer gospodarczych portu.

STAWKI FRACHTOWE Z PORTÓW ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ DO GDYNI.

Wszystkie stawki morskie linji „Gulf Gdynia Line" na transporty z portów zatoki meksykańskiej do Gdyni są notowane obecnie w tej samej wysokości co stawki linij konferencyjnych do Hamburga i Bremy.

Dla poniżej wyszczególnionych artykułów stawki przedstawiają się jak następuje:

bawełna — 33 c. za 100 lbs., celotex — 60 c. za 100 lbs., narzędzia rolnicze — $ 7.50 za 1000 kg lub m^3, drzewo — 35 c. za 100 lbs., tytoń — 50 c. za 100 lbs., oleje smarowe — 40 c. za 100 lbs., ryż — 35 c. za 100 lbs.

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE SP. AKC. „ŻEGLUGA POLSKA" i POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOW. OKR.

Dnia 30 kwietnia br. odbyły się w Warszawie roczne walne zgromadzenia akcjonarjuszów Sp. Akc. Żegluga Polska, oraz Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego Sp. Akc. w Gdyni.

Akcje, stanowiące własność Skarbu Państwa reprezentował na obydwóch zgromadzeniach dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, p. Leonard Możdżeński, a grupę angielską w Polsko-Brytyjskiem Tow. Okrętowem zastępował p. H. S. Holden, prezes Angielskiego Tow. Okrętowego Ellerman's Wilson Line Ltd. w Hull.

Walne Zgromadzenia rozpatrzyły i zatwierdziły roczne sprawozdania Zarządów i Rad Nadzorczych, oraz bilanse rachunki strat i zysków Spółek na dzień 31 grudnia 1933 r., jak również uchwaliły odpisy na amortyzację statków, nieruchomości i ruchomości.

Po udzieleniu władzom obydwu Towarzystw pokwitowania z działalności za rok sprawozdawczy, Walne Zgromadzenia dokonały wyboru nowych Rad Nadzorczych.

W skład Rady Sp. Akc. „Żegluga Polska" weszli pp.: W. Łącki — Starosta Krajowy Pomorski, Dyr. inż. W. Rawicz-Szczerbo, Naczelnik dr. inż. St. Kaufman, Inspektor przedsiębiorstw państw. J. Tomorowicz, Kontradmirał J. Unrug; a do Rady Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego weszli pp.: Dyr. dr. St. Wachowiak, jako prezes Rady, H. S. Holden, jako wiceprezes Rady, Dyr. L. M. Ives, Dyr. J. T. Lipka i Dyr. M. Turski.

Równocześnie Walne Zgromadzenie Sp. Akc. „Żegluga Polska" uchwaliło podwyższenie kapitału zakładowego Spółki o zł 300.000. czyli do sumy zł. 8.300.000. Całą nową emisję akcyj przejął Skarb Państwa, wzamian wnosząc do Spółki wkłady rzeczowe w postaci 4 holowników morskich: „Ursus", „Tur", „Bizon" i „Żubr".

NOWA LINJA REGULARNA.

Dnia 1 maja br. towarzystwo okrętowe „Lübeck—Linien" zastąpione przez firmę maklerską „F. G. Reinhold" w Gdyni zgłosiło do Urzędu Morskiego nową linję regularną, która utrzymywać będzie stałą komunikację okrętową pomiędzy portami Gdynia — Gdańsk — Lübeck — Finlandja północna, począwszy od dnia 1 maja br. Na linji tej kursować będzie statek „Annelise" co 10 dni.

SPECJALNE SKRZYNIE ZBIORCZE.

Dyrekcja P. K. P. w Bydgoszczy przesłała nam pismo następującej treści:

„Od szeregu lat w państwach zachodnich przedsiębiorstwa przemysłowo - handlowe przy przewozach koleją swych ładunków drobnicowych używają specjalnych skrzyń zbiorczych (container.)

Skrzynie te zazwyczaj są własnością firm nadawczych, przeciętnie mają wymiary od 2 do 3 m. szerokości i 1,5 m. wysokości. lecz bywają i większe i mniejsze, w zależności od potrzeb nadawców. Sporządzane bywają z materjałów ochronnych, okute żelaznemi kantownikami lub też z blachy stalowej, wzgl. żelaza i dla udogodnień przy naładunku i wyładunku zaopatrzone w chwyty.

Na kolejach państw zachodnich, przewozy w skrzyniach zbiorczych cieszą się wielką popularnością, a ich rozwój świadczy o dodatnich stronach, jakie posiadają dla sfer przemysłowo-handlowych.

Skrzynie zbiorcze umożliwiają: ugrupowanie drobnych partyj towaru dla jednego

odbiorcy w jedno trwałe opakowanie, które zabezpiecza towar przed uszkodzeniem i kradzieżą. Do skrzyń zbiorczych pakuje się towary bez osobnego opakowania. Skrzynie z łatwością można dostarczać ze stacji kolejowej do domu i z domu do stacji.

Ustalona waga własna skrzyni (tara) umożliwia obliczenie przewoźnego oddzielnie za towar i oddzielnie za samą skrzynię zbiorczą.

Przewozy w skrzyniach zbiorczych, byłyby wielkiem udogodnieniem, w szczególności przy przewozie wyrobów szklanych, porcelanowych, żarówek, obuwia, gilz, galanterji, wyrobów skórzanych, wyrobów metalowych, wyrobów cukierniczych, artykułów aptecznych, artykułów spożywczych, napojów itp.

Dyrekcja, przesyłając niniejszą ankietę, uprasza o wypowiedzenie swej opinji w tym względzie.

Po otrzymaniu odpowiedzi, Dyrekcja zamierza zwołać konferencję ze sferami przemysłowo-handlowemi, w celu wysłuchania życzeń, odnośnie omawianych przewozów, poczem przedstawi wnioski Ministerstwu Komunikacji, które żywo interesuje się tą kwestją".

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK W PORCIE GDAŃSKIM W MARCU.

W ciągu marca br. w obrocie przeładunków nastąpiło w porównaniu z miesiącem poprzednim bardzo nieznaczne ożywienie, tak w przywozie towarów, jak i w wywozie; w porównaniu natomiast do marca roku zeszłego w przywozie daje się zanotować poważny spadek, w wywozie zaś nieznaczne polepszenie.

Ogólny przeładunek towarów w porcie wyniósł 452.946,4 ton (w marcu 1933 r. — 432.644,5 ton) z czego na przywóz przypadło 34.557,5 ton (44.565,6 ton), zaś na wywóz 418.388,9 ton (388.078,9 ton).

W przywozie zwiększenia wykazały: nasiona 1.722,5 ton (1.478,8), fosforyty 4.695,1 ton (4320,9), wełna surowa 124,4 ton (73,9), przędza wełniana 147,0 ton (94,1), stal i żelazo 2.347,8 ton (606,4), na mniej więcej tym samym poziomie utrzymały się: kawa 349,0 t., (359), przędza bawełny 528,5 ton (507,5), zmniejszył się natomiast przywóz kakao 149,5 (664), śledzi solonych 1.799,4 ton (3.726,1), siarczany 2.606,6 ton (10.238,9) i inne rudy 4.189,5 (5.998,4).

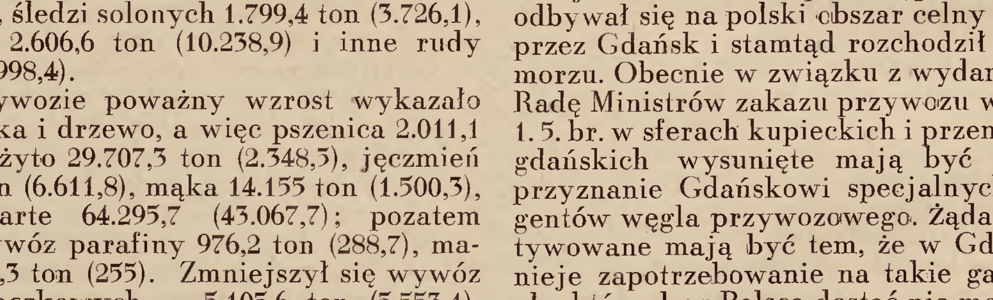
W wywozie poważny wzrost wykazało zboże, mąka i drzewo, a więc pszenica 2.011,1 ton (850), żyto 29.707,3 ton (2.348,3), jęczmień 14.316,3 ton (6.611,8), mąka 14.155 ton (1.500,3), drzewo tarte 64.295,7 (43.067,7); pozatem wzrósł wywóz parafiny 976,2 ton (288,7), makuchy 554,3 ton (255). Zmniejszył się wywóz roślin strączkowych — 5.105,6 ton (5.553,4), węgla — 250.126,9 ton (297.636,0) bekonów — 101,5 ton (168,3), cynku 153,9 ton (849,3) i cukru 35,9 (94,0), całkiem odpadł wywóz smarów, gdy w marcu r. z. wywieziono ich 208,1 t.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W I. KWARTALE 1934 R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie w I. kwartale roku b. wyniósł 1.511.862 ton, co jest w porównaniu do roku poprzedniego pokaźnem zwiększeniem o 318.197 ton. Wzrost ten zawdzięczać należy przedewszystkiem wzmożeniu przeładunków w styczniu, gdyż dalsze dwa miesiące poważniejszych różnic nie wykazały. Z ogólnej ilości przeładunków na przywóz przypadło 118.314,3 ton, więcej niż w roku poprzednim o 21.438,4 ton, i na wywóz 1.393.547,7 ton również więcej o 280.758,6 ton.

GDAŃSK MA ZGŁOSIĆ ZAPOTRZEBOWANIE NA PRZYZNANIE KONTYNGENTU WĘGLA ANGIELSKIEGO.

Jak wiadomo, import węgla angielskiego odbywał się na polski obszar celny wyłącznie przez Gdańsk i stamtąd rozchodził się po Pomorzu. Obecnie w związku z wydaniem przez Radę Ministrów zakazu przywozu węgla z dn. 1. 5. br. w sferach kupieckich i przemysłowych gdańskich wysunięte mają być żądania o przyznanie Gdańskowi specjalnych kontyngentów węgla przywozowego. Żądania te motywowane mają być tem, że w Gdańsku istnieje zapotrzebowanie na takie gatunki węgla, których w Polsce dostać nie można.



RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPJI.

W ciągu miesiąca kwietnia do portu Antwerpijskiego zawinęło 863 statków o łącznej pojemności 1.727.148 ton. W kwietniu r. z. zawinęło statków 783 o łącznej pojemności 1.663.638 ton. Z danych tych wynika, że wzmożenie ruchu

w roku bieżącym wyraziło się w liczbie 80 statków o łącznej pojemności 63.510 ton.

Pod względem przynależności państwowej podział statków przedstawiał się w sposób następujący: angielskich 240, niemieckich 162, holenderskich 139, norweskich 57, szwedzkich 46, belgijskich 44, francuskich 43, duńskich 35, fińskich 16, rosyjskich 13, amerykańskich 12, greckich 15, włoskich 9, japońskich 5, estońskich i panamskich po 4, portugalskich, jugosłowiańskich i brazylijskich po 3, hiszpańskich i polskich po 2, islandzkich, egipskich i tuniskich — po 1-ym.

RÓŻNICE W CENIE WĘGLA BUNKROWEGO POMIĘDZY ROTTERDAMEM A ANTWERPJĄ.

Według informacyj udzielonych przez zarząd portu w Antwerpji wielcy dostawcy węgla bunkrowego w tym porcie oferują węgiel bunkrowy po cenie o 1 sh. 6 d. do 1 sh. 9 d. taniej niż w Rotterdamie. Jest to węgiel angielski lub westfalski, różnica w cenie, jakby z tego wynikać mogło pochodzi z istnienia tańszych kosztów przeładunku w Antwerpji niż w Rotterdamie. —

ROZWÓJ FLOTY HANDLOWEJ FINLANDJI.

Mimo kryzysu marynarka handlowa Finlandji pomyślnie się rozwijała w roku ubiegłym. Nabyto 22 obce statki o łącznym tonażu 35.100 ton. Między innemi nabyła jeden parowiec fińska południowo - amerykańska linja, którą znamy z jej regularnych zawijań do Gdyni. Jest to jedyny armator fiński otrzymujący subwencję państwową. W roku 1934 przewidziana dla niego jest subwencja w wysokości 1 mil. marek fińskich.

BURGAS PRZED WARNĄ. LINJA BUŁGARSKO-TURECKA DO HISZPANJI.

Jak wynika z danych statystyki bułgarskiej Burgas wciąż wyprzedza Warnę pod względem obrotu towarowego, a raczej obrót Burgasu w latach kryzysowych 1931-32 padał znacznie wolniej od obrotu Warny. Obecnie Bułgarja ożywia swe połączenia z Hiszpanją i Marsylją przez stworzenie wspólnej linji bułgarsko-tureckiej Towarzystwa Bułgarskiego Żeglugi Parowej w Warnie i towarzystwa Yelkenci Zade Salih Zeki w Istanbulu. Linja ta powstaje równocześnie z likwidacją francuskiej linji Paquet z Marsylji do Istanbulu, dla której rząd francuski nie udzielił subsydjum na doprowadzenie jej do portów morza Czarnego.

NOWY PORT NAD MORZEM KASPIJSKIEM.

W ujściu wielkiej płytkiej zatoki Kara-Burgaz (Czarna zatoka), obfitującej w sól glauberską i inne sole, na wschodnim brzegu morza kaspijskiego rozpoczęto budowę portu morskiego. Roboty obliczone są na okres trzyletni.

ŚWIATOWE BUDOWNICTWO OKRĘTOWE.

Według danych Agencji Lloyd's Register of Shipping ogólny tonaż okrętów, będących obecnie w stadjum budowy wynosi 1.079.171 ton. Jest to zwiększenie o 322 tys. ton w porównaniu z tonażem, będącym w budowie w końcu grudnia roku zeszłego, pozatem jest to liczba najwyższa, notowana od czerwca 1932 roku.

Z ogólnej liczby zwiększenia tonażu okrętów w budowie na Wielką Brytanję i Irlandję przypada prawie 150.000 ton, na wszystkie zaś inne państwa 172.000 ton.

Tonaż ogólny okrętów będących w budowie w Wielkiej Brytanji i Irlandji w chwili obecnej wynosi 481.440 ton, co stanowi w porównaniu do końca marca r. z. zwiększenie o 229.039 ton. Zaznaczyć jednak wypada, że na okrętach będących w budowie w Wielkiej Brytanji i Irlandji o ogólnej pojemności 144.972 ton, roboty były zawieszone. Do okrętów tych należał również największy okręt angielski będący w trakcie budowy, a mianowicie okręt transatlantycki Cunard Line o pojemności 73.000 ton, budowa którego w chwili obecnej, dzięki przyznaniu przez Parlament angielski nowych kredytów, została wznowiona. Pozatem wskazać należy, że pośród okrętów budowanych w Anglji, 99 tys. ton stanowią zamówienia obcych państw, względnie okręty te przeznaczone są na sprzedaż zagranicę.

W dalszej kolejności pod względem budowy okrętów idą: Japonja — 122.590 ton, Francja — 103.188 ton, Niemcy — 82.650 ton, Holandja — 51.315 ton, Danja — 51.140 ton, Italja — 47.670 ton, Szwecja — 47.340 ton, Hiszpanja — 34.480 ton i Stany Zjednoczone A. P. — 27.334 ton.

Oprócz tych okrętów znajduje się w budowie 37 okrętów-tanków o ogólnej pojemności 248.578 ton, w tem 12 tanków o pojemności 82.526 ton są budowane w Wielkiej Brytanji i Irlandji, 4 statki o pojemności 32.100 ton — w Szwecji, 3 statki o pojemności 24.900 ton, w Niemczech, 3 statki o pojemności 23.570 ton w Holandji, 2 statki o pojemności 19.200 ton w Japonji i wreszcie 5 o pojemności 18.212 ton w Hiszpanji.

Z ogólnej ilości okrętów, będących w trakcie budowy na świecie, 3 parowce i 20 motorowców mają pojemność od 8.000 do 10.000 ton, 2 parowce i 12 motorowców od 10.000 do 20.000 ton i 4 parowce ponad 20.000 ton, motorowców w tej kategorji tonażu w budowie niema.

Powyższe dane Lloyd'a nie zawierają danych w budownictwie okrętów w Rosji Sowieckiej.

Zaznaczyć przytem wypada, iż pośród okrętów będących w budowie w Italji znajdują

się 2 motorowce, zamówione przez Polskę dla Polsko - Transatlantyckiego Twa Okrętowego. Pojemność tych dwóch motorowców, jak wiadomo wynosi około 30.000 ton.

SUKCESY W BUDOWNICTWIE SEMI-DIESLÓW.

W związku z rozwojem prawdziwego motoru o spalaniu całkowicie wewnętrznem, mającego zastosowanie również i na mniejszych statkach t. zw. pół-Diesle, z głowicą żarową, o mniejszej kompresji i wstępnem podgrzewaniu, jakby się zdawało, nie mają już przed sobą znacznych perspektyw rozwoju i trzymać się mogą jedynie dzięki swej taniości (koszt budowy), przy znacznych jednakże wydatkach eksploatacyjnych, co również osłabia ich konkurencję z prawdziwemi Dieslami.

Tymczasem Motorchip z kwietnia rb. przynosi ciekawą wiadomość o zastosowaniu pół-Diesla nawet nie na małym statku, lecz na statku średniej wielkości. Oto pomiędzy Hundested a Grenaa (Danja) kursować będzie nowy prom kolejowy o długości 50 m., zagłębieniu 3,65 m. i instalacji maszynowej 900 do 1100 KM. Instalacja ta będzie typu Semi-Diesel, pięciocylindrowa, jednostronnego działania, dwutaktowa, marki Volund. Buduje statek stocznia A/S Nakskov Skibsvaerft. Przykład ten wskazuje niezbicie, że dzięki prostocie obsługi i małym kosztom inwestycyjnym nawet na dość dużych statkach pół-Diesel zachowuje rację bytu.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

WARUNKI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH DO ARGENTYNY.

Przy eksporcie towarów polskich do Argentyny nie zachodzą obecnie żadne trudności natury dewizowej. Mimo to jednak nadal wśród pewnych kół utrzymuje się fałszywy pogląd, że eksport polski do Argentyny hamowany jest zarządzeniami reglamentacyjnemi. Prostując te całkowicie mylne informacje, poselstwo R. P. w Buenos Aires stwierdza, że obowiązujące w Argentynie przepisy dewizowe wymagają, by przed sprowadzeniem towaru z zagranicy importer argentyński uzyskał pozwolenie przywozowe wydawane przez Urząd Kontroli Dewiz. Na podstawie takiego pozwolenia po uskutecznieniu importu uzyskuje się przydział dewiz drogą przetargu bez trudności, nawet zasadniczo w ciągu 24 godzin, najdalej zaś w ciągu 1—2 tygodni.

Firmy polskie zainteresowane wywozem do Argentyny winny pamiętać, że system uzyskiwania uprzednich pozwoleń importowych stwarza bardziej stałe niż dotychczas podstawy wymiany towarowej, gdyż eksporter polski nie powinien wysyłać towaru, dopóki nie otrzyma od odbiorcy argentyńskiego zawiadomienia, że pozwolenie importowe uzyskał. W ten sposób wysyłając towar, eksporter polski zgóry już ma zapewniony przydział dewiz i to w krótkim przeciągu czasu. W dotychczasowym układzie stosunków nie było wypadku, by Urząd Kontroli Dewiz odmówił wydania wstępnego pozwolenia importowego na towary polskie. W razie jednak, gdyby która z firm polskich otrzymała od swego kontrahenta argentyńskiego informacje o odmowie wydania pozwolenia przez Urząd Kontroli Dewiz w Buenos Aires, winna zwrócić się za pośrednictwem Państwowego Instytutu Eksportowego do Poselstwa w Buenos Aires z prośbą o interwencję.

Raz jeszcze należy podkreślić, że pozwolenie importowe stanowi podstawę do stawania do przetargu na przydział dewiz po nadejściu towaru do Argentyny, przyczem przydział ten nie nastręcza żadnych trudności. Przed zawarciem umowy musi eksporter polski zastrzec zgóry, że towar wyśle dopiero po uzyskaniu zawiadomienia o posiadaniu przez odbiorcę argentyńskiego pozwolenia importowego.

Poselstwo R. P. w Buenos Aires.

WYDAWANIE POZWOLEŃ IMPORTOWYCH DO FRANCJI.

Pozwolenia kontyngentowe na import polskich towarów do Francji wydawane są przez następujące władze lub instytucje: licencje na węgiel wydaje Polska Konwencja Węglowa, natomiast pozwolenia na drzewo, mięso baranie, jaja, fasolę, wydaje francuskie Ministerstwo Rolnictwa. Licencje na węglan amoniaku i klej udzielane są przez Office des Produits chimiques w Paryżu.

Licencje na maszyny tekstylne wydaje Comité Interprofessionel de la Mécanique. Powyższe licencje udzielane są francuskiemu importerowi.

Licencje na konfekcję kobiecą i dziecinna wydawać ma Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie, ewentualnie instytucja ku temu upoważniona, importerowi polskiemu z ważnością 90 dniową. Meble gięte jak również meble inne, naczynia emaljowane i papier wchodzą bez licencji w zakresie kontyngentów.

Licencje na poczet kontyngentu węgla będącego w dyspozycji zarządów portów francuskich wydają francuskiemu importerowi odnośnie Izby Przemysłowo-Handlowe.

Licencje na wieprze żywe wprowadzone do obszaru Saary wydaje Gouvernement de la Saare w Saarbrücken. Należy podkreślić,

że konfekcja może być cloną tylko w komorach celnych Paryż, Strassburg. Marsylja, Algier. P. I. E.

ZMIANY SYSTEMU KONTYNGENTOWEGO I MONOPOLOWEGO W HOLANDJI.

Nowe zarządzenia skontyngentowały import m. in. następujących towarów: 1) emaljowanych wanien i zbiorników do wody w klozetach: okres skontyngentowania 1. 4. 34. — 1. 12. 1935 r. ustawowo przysługuje 45 proc. przeciętnego importu podczas 8 miesięcy 1932 r.; 2) cementu: okres skontyngentowania 1. 4. 34—1. 4. 1935 r. Lata bazowe 1931-32. Ustawowo przysługuje 45 proc. importu podczas lat bazowych; 3) ryżu łuszczonego: okres skontyngentowania 1. 4. 34 — 1. 6. 1934. Ustawowo przysługuje 60 proc. importu 1932 roku; 4) mąki ryżanej: okres skontyngentowania, jak w p. 4. Ustawowo przysługuje 100 proc. przeciętnego importu podczas 3 miesięcy z lat 1932-33.

Monopolem przywozowym objęto artykuły następujące:

1. Ryż niełuszczony, pochodzący z Indyj Holenderskich. Wszystkie transporty ryżu, pochodzące z Jawy, Madury i Samboku zaopatrzone muszą być w świadectwa pochodzenia, wystawiane przez Min. Spr. Ekonomicznych w Batawji. Ryż innego pochodzenia podlega opłacie hfl. 1,— od 100 kg. Monopol ten skierowany jest głównie przeciwko Stanom Zjednoczonym i Włochom. W kołach zainteresowanych twierdzą, że opłata monopolowa jest niewystarczajaca dla wyrównania cen. Monopol ryżowy ma być sprawowany przez istniejący już Monopol mączny:

2. kukurydzę pochodzącą z Indyj Holenderskich. Sprawy tego Monopolu prowadzi Monopol Zbożowy. Opłatę na rzecz Monopolu Zbożowego w zastosowaniu do kukurydzy pochodzącej z Indyj Hol., obniżono o hfl. 1 od 100 kg., co znaczy, że zamiast hfl. 1,50 opłata wynosi hfl. 0,50. Wymagane jest świadectwo pochodzenia, wystawione przez Departament Spraw Ekonomicznych w Batawji.

3. len, przyczem stworzony został nowy monopol lniany z siedzibą w Uitwierda. Monopol ten ma na celu udzielenie pomocy holenderskim producentom lnu;

4. trzcinę i łozinę. Ustanowiono nowy monopol trzcinowy i łozinowy z siedzibą w Werkendam. Hodowcy trzciny i łoziny, należący do fachowych zrzeszeń, będą mieli prawo do otrzymania zasiłku w wysokości hfl. 12,50 od 1 ha;

5. kartofle oraz jarzyny surowe i inne. Istniejący Monopol Kartoflany otrzymuje prawo wyłączności na eksport kartofli, a Monopol Jarzynowy i Owocowy na eksport jarzyn;

6. krewetki: stworzony został Monopol Krewetek z siedzibą w Apeldoorn.

Poselstwo R. P. w Hadze.

WIDOKI ZBYTU RUR DRENARSKICH W PRUSACH WSCHODNICH.

Dzięki udzieleniu kredytów przemysłowi cegielnianemu rozwija się wytwórczość ta w Prusach Wschodnich pomyślnie. Pomimo to nie jest ona w stanie zaspokoić zapotrzebowania rządu, kooperatyw i urzędów osadniczych w Prusach Wschodnich. Zapotrzebowanie na rury drenarskie, dachówki, kamienie sztuczne i cegły wynosi około 250 miljonów sztuk. Również ze strony prywatnej istnieje większe zapotrzebowanie na dreny i inne wyroby przemysłu cegielnianego.

Zwłaszcza daje się odczuć na rynku Prus Wschodnich zupełny brak wyrobów drenarskich, których ceny stale wzrastają. W zwiazku z tem istnieje obecnie zainteresowanie dla polskich rur drenarskich. P. I. E.

HANDEL ZAGRANICZNY SZWECJI.

Handel zagraniczny Szwecji wykazał w marcu znaczne ożywienie, zarówno w porównaniu z miesiącami poprzedniemi, jak i w porównaniu z miesiącem marcem roku zeszłego. Wartość importu wyniosła w marcu br. przeszło 100 milj. kor., eksportu zaś 83 milj. kor., dając nadwyżkę importu 17 milj. kor. Odnośne cyfry w lutym wynosiły resp. 90 miljonów, 66,4 milj. i 23,7 milj. Z pośród głównych towarów wywozowych Szwecji wywóz drzewa podniósł się z 71 na 95 tysięcy metrów sześciennych, masy papierowej się nieco zmniejszył z 77,3 na 52,6 tysięcy ton, natomiast papieru podniósł się z 37 na 51,2 tysięcy ton, rudy żelaznej z 244 na 453 tysięcy ton, kamieni brukowych z 481 na 879 tysięcy kor., żelaza i stali 11,2 na 18,2 tysięcy ton, silników spalinowych z 688 na 1.000 tys. kor. W przywozie poważne pozycje jak węgiel, oleje mineralne, bawełna i zboża wykazują znaczny spadek i jedynie przywóz saletry chilijskiej zwiększył się znacznie bo z 1180 na 14828 tysięcy ton.

Najważniejszem jednak jest, że i ceny się poprawiły i zamówienia na przyszłość się mnożą, co zapewnia zatrudnienie na dłuższy przeciąg czasu.

Bardzo aktualnem zagadnieniem w Szwecji jest uregulowanie sprawy rozrachunków z Niemcami, bowiem bierne saldo handlu szwedzkiego z niemi dochodzi do przeszło 200 milj. kor., Szwedzi od dłuższego już czasu noszą się z zamiarem użycia tego atutu w celu wymuszenia na Niemcach wypełnienia swych zobowiązań za pomocą przymusowego clearingu towarowego. Jedna czwarta lub jedna trzecia część nadwyżki importowej starczyłaby bowiem na spłatę procentów i odpowiedniej kwoty amortyzacyjnej z długu Niemiec wobec Szwecji.

Gdyby to miało nastąpić, to przewidują tu wogóle znaczne zmniejszenie importu z Niemiec. W rezultacie zwolni się rynek

szwedzki z konkurencji pewnych towarów, które również i Polska wyrabia. Należy przeto nie przeoczyć tej możliwości i wykorzystać ewentualną sprzyjającą konjunkturę.

Rynek szwedzki stoi dla Polski otworem, należy jedynie wykorzystać nastroje obecnie dla nas korzystne. Koniecznem jest jednak przejawienie większego wysiłku i zaofiarowanie towaru odpowiedniego, w dobrym gatunku i przy cenach dostępnych. niemniej jest również potrzebna wytrwałość i cierpliwość w oczekiwaniu powodzenia i zysku.

ZAKAZ PRZYWOZU WĘGLA DO POLSKI.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 36 z dnia 30 kwietnia br. opublikowane zostało pod pozycją 331 rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie zakazu przywozu na terytorjum Rzeczypospolitej węgla kamiennego, antracytu i węgla brunatnego (poz. tar. cel. 180), koksu wszelkiego (poz. tar. cel. 182) oraz brykietów z wyjątkiem wymienionych w p. 1 (poz. tar. celn. 184 p. 2).

W ten sposób zażegnany został dalszy rozwój importu węgla kamiennego, przedewszystkiem z Anglji na terytorjum Polski, o którem niejednokrotnie pisaliśmy na łamach naszego Biuletynu. Penetracja obcego węgla, przywożonego drogą morską przez Gdańsk, na polski obszar celny uważana była zawsze przez nas za zjawisko wysoce nienormalne, a z punktu widzenia naszego bilansu handlowego za wyraźnie szkodliwe. Zjawisko to było możliwe do urzeczywistnienia jedynie ze względu na konkurencyjną cenę węgla angielskiego w stosunku do węgla polskiego, spowodowaną wysokim kosztem przewozu kolejami polskiemi. Na skutek wydania zakazu przywóz węgla obcego ustanie, jednak sytuacja konsumenta węgla polskiego na Pomorzu i w Gdyni może doznać ulgi jedynie w tym wypadku, gdy cena węgla polskiego ulegnie obniżeniu, a jest to możliwe przedewszystkiem przez obniżenie frachtu kolejowego, o co sfery gospodarcze pomorskie i gdyńskie walczą niestety bez powodzenia, od dłuższego już czasu.

ROZPORZĄDZENIE O ULGACH CELNYCH.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 36 z dnia 30 kwietnia br. pod pozycją 333 ukazało się rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o ulgach celnych, podlegających stosowaniu przy przywozie na terytorjum, objęte polskim obszarem celnym, całego szeregu towarów. Rozporządzenie dotyczy ponad 200 pozycyj taryfy celnej i przewiduje w wielu wypadkach całkowite zwolnienie od cła, w innych obniżenie stawek celnych. Przywóz całego szeregu towarów uzależniony jest od uzyskania pozwolenia Ministra Skarbu.

Wprowadzone powyższem rozporządzeniem ulgi dotyczą m. in. szeregu produktów chemicznych, maszyn, w szczególności maszyn rolniczych, nie wyrabianych w kraju i t. p. Rozporządzenie to weszło w życie z dn. 1 maja br. i obowiązywać ma do 29 października 1934 roku włącznie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17. DO 27. IV. 1934 R.

AFGANISTAN. Rząd Afganistanu ogłosił listę zakazów importu obejmującą 27 grup towarowych. Zakaz obowiązuje od 21 marca rb. i dotyczy m. in., europejskich i perskich dywanów, chustek jedwabnych dla kobiet, stołów i krzeseł, czapek, kap na łóżka z jedwabiu, zabawek, małych lusterek okrągłych, torebek damskich, bielizny damskiej jedwabnej itp.

ARGENTYNA. Z końcem marca powołaną została ponownie do życia Komisja taryfowo-celna, mająca na celu zreformowanie taryfy celnej argentyńskiej.

BUŁGARJA. Bułgarski Bank Narodowy dopuścił ostatnio tytoń zbioru z r. 1931 do tranzakcyj kompensacyjnych. Dotychczas przedmiotem kompensaty mógł być tylko tytoń ze zbiorów 1928—1930.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem z dnia 21 kwietnia 1934 r. wprowadzona została reglamentacja importu farbowanej (również drukowanej) przędzy bawełnianej poz. 187 c. tar. celnej czechosłowackiej.

Nowe cła na tłuszcze wprowadzono z ważnością od 10 bm., a mianowicie: poz. 88 — masło świeże, solone, topione kc. 420.— (dotychczas 630.—, cło konwencyjne polskie — 500.—), poz. 89 a — sadło wieprzowe i gęsie, surowe kc. 150.— (bez zmiany), poz. 89 b — sadło wieprzowe i gęsie wytopione kc. 200.— (dotychczas 350.—).

Nowe rozporządzenie dewizowe zwolniło szereg towarów od obowiązku posiadania przy imporcie świadectw dewizowych. Dotyczy to m. in.: mąki z chmielu, węgla drzewnego, torfu, lignitu i wszelkich sztucznych paliw z tych surowców wyprodukowanych, przędzy bawełnianej bielonej, kamgarnu bielonego i farbowanego, wyrobów dzianych wełnianych i jedwabnych, wyrobów filcowych, kapeluszy, wyrobów technicznych z kauczuku, skór bydlęcych, cementu, wyrobów kamionkowych, szeregu wyrobów żelaznych, lokomotyw, szeregu chemikalij.

FINLANDJA. Znosząc zakaz importu tłuszczów jadalnych, wprowadził jednocześnie Prezydent Finlandji podwyżkę ceł importowych na świnie żywe (4 Fmk. od 1 kg.), wieprzowinę (6 i 7 Fmk.), masło, (12 Fmk.), szmalec (6 Fmk.), olej i margarynę (6 Fmk), tłuszcze zwierzęce i roślinne, osobno niewymienione (5 i 7 Fmk.). Podwyżka tych ceł ma na celu zwiększenie konsumcji i podniesienie cen na masło na rynku wewnętrznym.

Premje wywozowe na mięso wieprzowe podwyższone zostały dekretem z dnia 11 kwietnia 1934 roku z 2.50 na 3.25 fmk. od 1 kg.

FRANCJA. Wyczerpane zostały kontyngenty na II półrocze w stosunku do innych państw na wozy ciężarowe i ich części, (poz. 614 bis), proso i siemię lniane (poz. 82), ryby morskie. Podzielone zostały kontyngenty na drewno (poz. 128, 128 bis, 133), na I półrocze r. 1934, przyczem Polsce przyznano kontyngent w wysokości 50.500 ton.

GRECJA. W związku z wprowadzonym z dniem 16 października r. 1933 podatkiem importowym, nakładanym na wszystkie towary importowane do Grecji, a wynoszącym 1½% wartości towaru, został ogłoszony dekret ustalający sposoby obliczenia tej wartości. O ile zatem towar uwzględniany jest w biuletynach

Giełdy Towarowej, rozstrzyga bieżąca cena giełdowa. Jeżeli zaś towar ten w biuletynie Giełdy Towarowej nie figuruje, wartość jego obliczać należy uwzględniając: 1) fakturę, która winna być legalizowana przez władze konsularne greckie w kraju pochodzenia; 2) ogólną sumę kosztów transportu, ubezpieczenia i przeładunków; 3) ewentualny ubytek wartości z jakiegokolwiek powodu w czasie między zakupnem towaru, a przybyciem do Grecji; 4) przeciętną cenę rynkową; 5) wszelkie informacje dostarczone przez importera lub w inny sposób uzyskane przez władze celne, mające przyczynić się do ustalenia rzeczywistej wartości towaru. Do uzyskanej w ten sposób wartości należy dodać w każdym razie opłaty importowe, konsumcyjne i inne, uprzednio już pobrane. W razie wątpliwości importer ma prawo żądać rewizji oceny wartości dokonanej przez władze celne.

HISZPANJA. Dekretem z dnia 3 kwietnia r. 1934 podwyższony został kontyngent na jaja z 142,708 centnarów metrycznych na 379.023 na rok 1934. Powyższe zarządzenie spowodowane zostało całkowitem wyczerpaniem się przyznanego początkowo kontyngentu, a co zatem idzie zwyżką cen na jaja na rynku hiszpańskim.

Skontyngentowanie importu nasion oleistych rozszerzone zostało na poz. 999b i 996—998 t. j. nasiona lnu, maku i migdałów. Za podstawę przyjęto 100% importu ostatnich 3 lat. Podziału kontyngentów między poszczególne państwa, dokonywuje Międzyministerjalna Komisja Handlu Zagranicznego.

HOLANDJA. Na okres od 1 kwietnia do 30 listopada skontyngentowany został import wanien, umywalni i t. p., przyczem za podstawę przyjęto 50% importu w tym samym okresie r. 1932. Równocześnie kontyngentowaniu podlega import wszelkiego rodzaju cementu, przyczem termin skontyngentowania ustalono na 1 rok od dnia 1 kwietnia i za podstawę przyjęto 50% importu w latach 1931—32.

Rozporządzeniem z dnia 9 kwietnia skontyngentowany został import ryżu łuszczonego na 60% w r. 1932 i mielonego na 60% z r. 1932/33. Projektowana jest obniżka kontyngentu importowego na bieliznę stołową do 30%.

LUKSEMBURG. Dekretem z dnia 14 kwietnia r. 1934 wprowadzona została reglamentacja importu, smalcu, margaryny i tłuszczów roślinnych wszelkiego rodzaju.

ŁOTWA. Obniżony został kontyngent na węgiel do wysokości 30.000 ton; jednocześnie ulegnie znacznej redukcji import koksu.

Według decyzji rządu, wszelkie zlecenia rządowe wobec zagranicy mogą być dokonywane tylko w formie tranzakcyj kompensacyjnych.

NIEMCY. „Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung" ustaliła na maj r. b. kontyngent przydziału dewiz w wysokości kwietniowej, t. j. 35%.

RUMUNJA. W myśl nowego systemu kontyngentowego podstawę ustalenia wysokości kontyngentów stanowi przywóz w r. 1932. Przydział kontyngentów następuje w ten sposób, że przemysł uzyskuje kontyngenty importowe na surowce w wysokości 70% przywozu z r. 1932 w stosunku do krajów, z któremi Rumunja ma dodatni bilans handlowy, a tylko 40% importu z krajów, z któremi wymiana towarowa kształtuje się dla Rumunji ujemnie. Kontyngenty przyznawane kupcom wynoszą ok. 50% importu z r. 1932.

STANY ZJEDNOCZONE. Od dnia 1 maja do 30 czerwca r. 1934 zniesiony zostaje zakaz importu napojów alkoholowych wszelkiego rodzaju. Pozwolenie na import tych artykułów posiadają firmy amerykańskie, zaopatrzone w licencje na cały okręg i poszczególne stany St. Zjednoczonych A. P. Jednocześnie z powyższem dozwolony jest import drobnych przesyłek prywatnych bez uzyskania specjalnej licencji.

SZWAJCARJA. Na mocy decyzji komisji regulującej import materjałów włókienniczych, przydzielony został dodatkowy kontyngent na materjały wełniane (poz. 474, 475 b, 447 a1), 447 b3, 447 b5) do wysokości 5% importu z r. 1933. Powyższy dodatkowy kontyngent odnosi się tylko do materjałów, nie produkowanych w Szwajcarji, przyczem importer ma dowolną rękę odnośnie wyboru państwa, z którego ma zamiar powyższe towary importować.

SZWECJA. Przedłożony został parlamentowi do zatwierdzenia projekt zwyżki cła na wyroby kaletnicze jak torebki damskie, portmonetki, nesesery i t. p. skórzane o wadze poniżej ½ kg (poz. 1123 tar. celnej szwedzkiej) z 200 na 700 kor. od 100 kg. Wejścia w życie tej podwyżki należy oczekiwać w najbliższych dniach. Na skutek zażaleń zainteresowanych sfer odnośnie sposobu wymaganego umieszczenia znaku kraju pochodzenia na importowanych wannach, co w wielu wypadkach obniżało wartość towaru, odnośne władze celne wyjaśniają, że wystarczy umieszczenie znaku pochodzenia w sposób trwały i wyraźny na spodzie wanny.

TURCJA. Rozporządzeniem z dnia 7 marca rb. ogłoszonem w dniu 12 marca, dozwolony został przywóz niektórych towarów poza kontyngentami, o ile towary te przeznaczone są dla publicznych przedsiębiorstw przemysłowych. M. in. zarządzeniem tem objęto przywóz materjałów elektrotechnicznych z Czechosłowacji, wyrobów żelaznych, rur, podkładów kolejowych z Niemiec.

UNJA POŁ.-AFR. Rozporządzeniem z dnia 16 lutego r. 1934 zniesione zostało cło dumpingowe na odzież i konfekcję polskiego pochodzenia.

WĘGRY. Projektowane jest zniesienie reglamentacji importu wyrobów lnianych.

W. BRYTANJA. Projektowany w końcu roku ub. projekt wprowadzenia przymusu znakowania krajem pochodzenia importowanego drobiu wejdzie w życie z dniem 22 czerwca r. 1934, a przymus znakowania słoniny i bekonów z dniem 22 lipca r. 1934. Wprowadzony został zwrot cła na dykty i forniery.

WŁOCHY. Na mocy rozporządzenia z dnia 17-go marca r. 1934 zwolniony został od cła import odpadków cynku, sprowadzanych dla produkcji tlenku cynkowego.

Przepisy standaryzacyjne zostały uzupełnione w ten sposób (rozporz. ogłosz. 30. III. 34), że obowiązek znakowania towarów może być rozciągnięty na każdy artykuł rolny lub przemysłowy przeznaczony na wywóz.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Beyrucie pragnie nawiązać stosunki handlowe z producentami wyrobów sanitarnych, elektrotechnicznych, przedmiotów użytku gospodarstwa domowego, materjałów drzewnych, materjałów piśmiennych. P/9876/4E/Grz.

Firma agenturowa w Norwegji pragnie nawiązać stosunki handlowe z producentami wyrobów z żelaza lanego, wanien emaljowanych, zlewów kuchennych. P/8478/4D/Grz.

Firma w Beyrucie poszukuje dostawców: porcelany, fajansu, szkła, wyrobów emaljowanych, gwoździ, drutów żelaznych, krat, kolców, śrub do drzewa, łańcuchów, rur żelaznych wodociągowych, wanien z blachy i emaljowanych, wszelkich art. sanitarnych, ceraty, mebli giętych, materjałów i pluszów meblowych, papieru do pakowania, drukarskiego i do pisania. P/8234/3B/Sz.

Firma holenderska poszukuje dostawców artykułów użytku domowego z drzewa, bakelitu, aluminjum itd. P/8881/4T/Sz.

Firma w Montrealu poszukuje dostawców mebli wiklinowych, nieposiadających na rynku kanadyjskim stałych przedstawicieli. P/9128/49/Sz.

W Szwajcarji istnieje zapotrzebowanie na wyroby galanteryjne skórzane, torebki damskie, portfele, teczki itd. P/10624/58/Sz.

Firma w Montrealu interesuje się importem wyrobów z drzewa, jak piórniki, obsadki do piór i in. przybory dla dzieci w wieku szkolnym. P/9127/40/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

WYDANIE DODATKU III DO CZESKOSŁOWACKO-POLSKIEJ TARYFY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIEMI.

Z dniem 1 maja br. wchodzi w życie dodatek III do czeskosłowacko-polskiej taryfy dla komunikacji z portami morskiemi, zawierający następujące uzupełnienia i zmiany tej taryfy, a mianowicie:

Taryfa artykułowa 1 na towary wszelkiego rodzaju, która dotychczas wykluczała od przewozu wszelkie towary warunkowo dopuszczone do przewozu Załącznikiem I do K. M. T., obecnie wyklucza tylko towary wybuchowe, wartościowe (kosztowności), przedmioty sztuki, żywe zwierzęta i zwłoki. Umożliwia to przewóz na podstawie tej taryfy artykułowej np. kwasów, ługów, gryzących, wody amonjakalnej, płynnych związków arszenikowych, za których przewóz ustanowiono opłaty najmniej od 1000 kg. Do obszaru ważności tej taryfy włączono 16 stacyj czeskosłowackich poza dotychczas objętemi tą taryfą artykułową.

Do taryfy art. 3 na przewóz żelaza surowego i odpadków żelaza włączono nową stację Police Žandov.

Do taryfy art. 12 na wywóz z Czechosłowacji zboża, mąki i otrąb włączono 23 nowych stacyj czeskosłowackich.

Do taryfy art. 15 włączono na eksport bibułki papierowej z Czechosłowacji stacje Svoboda n. U-Janske Lazne i Sumperk, a na import papieru Pragę i punkty graniczne Breclav oraz Helemba.

Do tar. art. 24 włączono na eksport skór z Czechosłowacji Pragę, a na import 12 nowych stacyj czeskosłowackich.

Do tar. art. 32 włączono na import cyny, cynku i ołowiu do Czechosłowacji stację Rynarov.

W tar. art. 40 obniżono stawki opłat przewozowych na przewóz do Bohumina i Neratovice owoców świeżych i suszonych, a ponadto włączono do tej tar. art. 12 nowych stacyj czeskosłowackich.

Taryfę art. 41 rozszerzono na import łoju roślinnego i zwierzęcego, oraz oleomargaryny do stacji Brno i Krnov, oraz włączono do tej tar. art. stawki opłat przewozowych na przewóz tłuszczów i olei roślinnych do 47 nowych stacyj czeskosłowackich.

Tar. art. 60 na wełnę i szmaty rozszerzono na odpadki z wełny sztucznej i włączono do niej 7 nowych stacyj i przejść granicznych na przewóz tych artykułów w obu kierunkach.

Do tar. art. 66 na przewóz przędzy w obu kierunkach włączono stację Sumperk, do tar. art. 75 na przewóz kredy w obu kierunkach stację Pragę.

Wprowadzono nową tar. art. 79 na przewóz w obu kierunkach szmirgla, korundu, elektrytu, karborundu (siliciumkarbid).

Do tar. art. 102 wprowadzono stawki opłat przewozowych na eksport słupów telegraficznych ze stacyj Breclav, Skalica n. Sl. i Sv. Kriz n. H., oraz wszystkich rodzajów materjału leśnego od stacji Krnov.

Do tar. art. 104 włączono łańcuchy kute i drut żelazny, oraz wyroby drobne, galanteryjne żelazne i stawki opłat przewozowych na eksport z Czechosłowacji maszyn od Pragi, naczynia kuchennego i wanien od Smichova, maszynek kuchennych od Smichova i Sumperk, oraz sprężyn i siatek z ostatnio wymienionej stacji, w tar. art. 105 na kotły parowe z Židenice, w tar. art. 106 na szkło dęte od Sumperk, a tar. art. 113 na słód od stacyj Tabor i Protivin.

Do tar. art. 117 włączono stawki opłat przewozowych na import celulozy do stacyj Hostinne, Lovosice i Senica n. M.

W tar. art. 129 znacznie obniżono stawki opłat przewozowych na beczki na wywóz ze stacji Bohumin.

Do tar. art. 129 włączono 6 nowych stacyj na wywóz wyrobów drzewnych z Czechosłowacji.

Tar. art. 130 na meble gięte i koszykarskie rozszerzono na inne meble z wyjątkiem zbytkownych i bilardów.

Tar. art. 156 na materje lniane i jutowe rozszerzono na tkaniny bawełniane, konopne i półwełniane i włączono 24 nowych stacyj czeskosłowackich na eksport tych tkanin.

Do tar. art. 176 na eksport z Czechosłowacji pojazdów drogowych i taboru kolejowego uzupełniono włączeniem stacji Mlada Boleslava.

Do tar. art. 204 włączono przejście graniczne Linhartovce na import sztrypsów (wstąg żelaznych do wyrobu rur) do Węgier, do tar. art. 221 stację Rosice n. L. na import do Czechosłowacji fosforytów i superfosfatu, oraz obniżono stawkę na superfosfat do stacji Pardubice.

Do tar. art. 223 włączono stację Praga na import śledzi i ryb morskich.

W tar. art. 228 obniżono stawki opłat przewozowych na przywóz jaj do stacji Neratovice.

Do tar. art. 233 na import do Czechosłowacji konopi, lnu, oraz pakułów konopnych i lnianych włączono 35 nowych stacyj czeskosłowackich i znacznie obniżono stawki opłat przewozowych na przewóz lnu do stacji Petrovice u B.

Do tar. art. 239 na import ryżu do Czechosłowacji włączono 7 nowych stacyj, do tar. art. 265 na import garbników i wyciągów garbnikowych 7 nowych stacyj czeskosłowackich.

Do tar. art. 268 na import żywicy, kalafonji i smoły piwowarskiej do Czechosłowacji obniżono stawki opłat przewozowych do stacji Petrovice u. B., oraz włączono do tej taryfy 12 nowych stacyj czeskosłowackich.

W Aneksie do tej taryfy uzupełniono poz. I ulgowemi stawkami opłat przewozowych od stacyj Krnov i Puchov n. V.

Poz. 3 Aneksu rozszerzono na eksport z Czechosłowacji łańcuchów, rur i żelaza handlowego, oraz na stacje Frinec i Mala Moravska Karłov z podwyższeniem kontyngentu z 1000 t. na 3000 t.

W poz. 8 Aneksu obniżono stawki opłat przewozowych na import rud i fosforytów do Czechosłowacji o 12 hc. od 100 kg. przy przekroczeniu kontyngentu 40.000 t.

Włączono do Aneksu nową poz. 13 na eksport naftalinu surowego od stacyj Moravska Ostrava — Privoz i Svinov Vitkovice z ulgowemi stawkami opłat przewozowych, uzależnionemi od przewozu najmniej 500 ton.

ULGI TARYFOWE NA PRZEWÓZ TRANZYTU SOWIECKIEGO DO PORTÓW POLSKICH.

Z dniem 1 maja br. nastąpi obniżka stawek opłat przewozowych na przewóz towarów w komunikacji między stacjami ZSRR, a portami polskiemi. Podczas gdy dotychczas taryfy wyjątkowe eksportowe i importowe P. K. P. przyznawane były na przewóz towarów sowieckich w tej komunikacji tylko od i do stacyj polskich z doliczeniem normalnych stawek opłat przewozowych od, względnie do punktów granicznych, obecnie liczyć się będą stawki opłat przewozowych taryf wyjątkowych od i do punktów granicznych za łączną odległość do względnie od stacyj portowych polskich.

KONFERENCJA TARYFOWA W SPRAWIE KOMUNIKACJI.

Od 2 tygodni odbywa się konferencja taryfowa w sprawie komunikacji w Bydgoszczy z udziałem delegatów Czechosłowackich Kolei Państwowych, Państwowej Żeglugi Dunajowej, Towarzystwa Transportowego „Danubia“, Ministerstwa Komunikacji P. K. P., Dyrekcji Okręgowej Kolei Państw. Torunia i Krakowa.

Konferencja podzielona została na 3 sekcje rozpatrujące następujące zagadnienia:

1) sprawę komunikacji Gdynia — Czechosłowacja pod przewodnictwem radcy ministerjalnego Radyńskiego,

2) sprawę komunikacji Gdynia — Dunaj. pod przewodnictwem dr. Thona i

3) sprawę tranzytu Gdynia — Węgry, pod przewodnictwem dyrektora Ungara.

Po zakończeniu obrad, uczestnicy konferencji odbyli wycieczkę do Gdańska i Gdyni celem zwiedzenia obu portów i zapoznania się z jego urządzeniami.

OBNIŻKA TARYFY OSOBOWEJ NA KOLEJACH NIEMIECKICH.

Z dniem 1 maja br. na kolejach Rzeszy Niemieckiej wprowadzone zostaną przy nabywaniu biletów ulgi następujące:

1) dla rodzin, posiadających conajmniej 4 dzieci, udzielane będą ulgi w rozmaitej skali w zależności od wieku i udziału ilości członków rodziny we wspólnej podróży,

2) dla pracowników, których roczny dochód brutto nie przewyższa 2400 marek niemieckich, wprowadzone zostaną karty tygodniowe tak, jak dla robotników z rabatem od 62 do 78%,

3) w komunikacji podmiejskiej wielkich miast o ludności przewyższającej 100 tys., obniżona zostanie taryfa o 20%.

4) Dla powrotnych biletów do Prus Wschodnich ustala się taryfa analogiczna z biletami urlopowemi, przyczem 7-dniowy termin ważności biletów zostaje skasowany.

5) Minimum ceny pojedyńczych biletów III klasy obniża się z 20 na 15 fenigów.

6) Bilety peronowe będą kosztowały nie 20 fenigów, jak dotąd, lecz 10 fenigów.

Taryfa bagażowa ma być również obniżona o 30%.

MORSKIE WYCIECZKI ZAGRANICZNE.

Z nadejściem sezonu letniego, na Bałtyku tak jak w latach poprzednich oczekiwane jest przybycie całego szeregu statków wycieczkowych zagranicznych, które zwiedzając poszczególne porty bałtyckie, zawijają również do Sopot, stając tam na Redzie. W chwili obecnej już jest zapowiedziane przybycie do Sopot 5 dużych statków wycieczkowych, z tego 4 angielskich i 1 norweskiego. Nie ulega wątpliwości, że statków tego rodzaju zawinie na Bałtyk o wiele więcej, jak to zresztą było w latach poprzednich.

Zadaniem naszem byłoby więc dołożenie wszelkich starań, ażeby — jeśli nie wszystkie — to w każdym razie pewna ilość statków, które zawijają do Sopot, również wpłynęły do portu gdyńskiego. Gdynia, aczkolwiek w chwili obecnej, do ruchu czysto turystycznego, nie jest dostatecznie przystosowana, tem niemniej przedstawia dużo atrakcyj ze względu na swą nowość i bądźcobądź dosyć znaczny rozgłos w wielu częściach świata. Po zbadaniu przyczyn niezawijania za małemi wyjątkami, statków wycieczkowych do Gdyni, dało się skonstatować, że przyczyny tego faktu leżą z jednej strony w dość ograniczonej ilości czasu, poświęconego na pobyt statków w portach, z drugiej zaś na skutek utrudnień technicznych wyboru Gdyni jako postoju wzamian za postój na Redzie przed Sopotami. O ile chodzi o zawinięcie statków do Gdyni z tem, że pasażerowie nie mieliby się udawać dalej na terytorjum Gdańska, to formalności paszportowe są minimalne i żadnych komplikacyj nie nastręczają. Natomiast o ileby chodziło o dalszy przejazd z Gdyni do Sopot i Gdańska, to przy istniejących przepisach wymagane jest wystawianie przepustek indywidualnych, co przy kilku setkach pasażerów wywołaćby mogło wielkie trudności. To też dążyć przedewszystkiem należy do skłonienia wycieczkowych statków do zawinięcia tak do Gdyni jak i do Sopot, przy jednoczesnem wystaraniu się ograniczenia formalności paszportowych do minimalnych rozmiarów.

W ścisłej łączności z tą sprawą znajduje się sprawa wycieczek turystów statkami linij regularnych ze Stockholmu do Gdyni i Sopot. Liczba wycieczkowiczów szwedzkich, którzy tą drogą do Polski i na terytorjum Gdańska przybyli w roku zeszłym, wyniosła 1.300 osób, z tego zaledwie około 100 osób wylądowało w Gdyni, zaś reszta w Sopotach. Nie ulega wątpliwości, że z liczby wycieczkowiczów, którzy w Sopotach wylądowali, bardzo znaczna część (przypuszczalnie ok. 50%) udała się następnie na zwiedzenie Polski. Niemniej jednak dokładnie ustalić ilość tych turystów nie jest możliwe. Liczba turystów szwedzkich do Polski mogłaby znacznie wzrosnąć, o ile dałoby się przeprowadzić odpowiednią propagandę, i to w tym kierunku, żeby pokazać Szwedom, że nietylko oni przyjeżdżają na zwiedzenie Polski, lecz że również Polacy odbywają podróże turystyczne do Szwecji. Rozumowania Szwedów w chwili obecnej pod tym względem nie idą całkiem po myśli naszych interesów, a to ze względu na ujemne kształtowanie się ich bilansu handlowego z Polską. Dalszy rozwój turyzmu szwedzkiego do Polski wpłynąłby oczywiście na pogorszenie wzajemnego bilansu płatniczego. Wobec tego wydaje się koniecznem, poczynienie starań, aby władze kompetentne przyznały pewną ilość paszportów ulgowych dla turystów polskich, udających się do Szwecji poza ramami wycieczek, organizowanych przez Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe.

Poparcie rozwoju ruchu turystycznego ze Szwecją wydaje się tem bardziej wskazane, że turyści szwedzcy uważani są we wszystkich krajach za najbardziej pożądany element i z pewnością wydadzą w Polsce więcej pieniędzy, niż turyści polscy w Szwecji.

WYCIECZKA ZBIOROWA NA TARGI W BUDAPESZCIE.

Izba Handlowa Polsko-Węgierska w Warszawie organizuje w związku z Targami Budapeszteńskiemi wycieczkę do Budapesztu w dniach od 12—18 maja 1934 r.

Pociąg specjalny, wiozący wycieczkę, zgrupowany zostanie w Katowicach z poszczególnych wagonów, przybywających z różnych stron Polski; w związku z tem podróż ulegnie kilkugodzinnej przerwie w Katowicach w godzinach przedpołudniowych. Wyjazd nastąpi: z Warszawy 12 maja, godz. 7,30, z Łodzi 12 maja, godz. 8,03, ze Lwowa 11 maja, godz. 23,58, z Krakowa 12 maja, godz. 9,05, z Poznania 12 maja, godz. 0,35, z Gdyni 11 maja, godz. 19,52, z Wilna 11 maja, godz. 23,30, z Katowic 12 maja. godz. 12,23.

Przyjazd zaś do Budapesztu 12 maja wieczorem. Wyjazd powrotny nastąpi 18 maja rano. Podczas pobytu wycieczki w Budapeszcie odbędzie się odsłonięcie pomnika gen. Bema.

Cena dla uczestników z Gdyni i Lwowa zł 240, z Poznania, Warszawy i Łodzi zł 230, z Krakowa i Katowic zł 210, z Wilna zł 260 obejmuje: opłaty za paszport i wizy, bilet kolejowy w obydwie strony (w klasie trzeciej), dwa obiady w wagonie restauracyjnym, pobyt w dobrym hotelu, pełne utrzymanie, napiwki, przejazd z dworca do hotelu i z powrotem, zwiedzanie miasta autokarami, bilety teatralne i operowe, wstęp na Targi, rozrywki. Dla chcących ewtl. odbyć podróż w klasie drugiej, różnica wyniesie zł 40 w obydwie strony.

Zapisy na powyższą wycieczkę przyjmuje Biuro Podróży Wagon-Lits-Cook.

KIOSK INFORMACYJNO-TURYSTYCZNY.

Z dniem 1 maja br. uruchomiony został przy dworcu kolejowym w Gdyni kiosk informacyjno-turystyczny, pozostający pod bezpośrednim zarządem Komisarjatu Rządu. Ujęcie sprawy należytego informowania, przybywających do Gdyni turystów i letników przez odpowiedzialne czynniki powitać należy z zadowoleniem, gdyż takie postawienie sprawy daje gwarancję najbardziej celowego załatwienia potrzeb coraz liczniej zgłaszających się, zwłaszcza w sezonie letnim, przyjezdnych z głębi kraju.

W kiosku tym będzie można otrzymać informacje nietylko o lokalach wolnych do wynajęcia przez turystów i letników, lecz również i wskazówki o charakterze czysto turystycznym, dotyczące Gdyni i okolic.

Informacje te udzielane są bezpłatnie.

WYDAWNICTWA

NOWE WYDAWNICTWO DLA UŻYTKU NASZYCH EKSPORTERÓW I IMPORTERÓW.

Od kilku miesięcy wychodzi zeszytami wydawnictwo „ALMANACH POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO", — pod redakcją inż. Leona Jeziorańskiego, subwencjonowane przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Warszawie.

Wydawnictwo to, wobec wyjątkowego w czasach obecnych zainteresowania się naszym handlem zagranicznym, wzięło na siebie zadanie możliwie drobiazgowego, niemniej jednak dokładnego, zobrazowania całokształtu naszego handlu zagranicznego za ostatnie sześć lat, tj. od roku 1928 do 1933 włącznie, — podając równolegle zestawienia za każdy rok zosobna.

W tym ceu wydawnictwo zostało podzielone na 4 części ze wstępem i skorowidzem towarów, z których I i II część dają zestawienie jakościowe i ilościowe całkowitego handlu zagranicznego Polski, — część III i IV wskzaują na kierunek, w jakim te towary idą. —

Ze względu na obecny okres opracowywania nowych traktatów handlowych z zagranicznemi państwami, — dane kierunkowe, tj. wskazujące na stan handlu z poszczególnemi krajami, są najbardziej potrzebne, — dlatego też druk wydawnictwa został rozpoczęty od części III, dającej obraz ogólnego handlu zagranicznego Polski z poszczególnemi krajami, oraz części IV, w której handel z każdym krajem poszczególnym jest wykazany w zestawieniu pojedyńczych towarów, jakie Polska z tego kraju przywozi, ew. do niego wywozi. Ilość towarów, znajdujących się w wykazach, dochodzi do 3.500. Dla zorjentowania się badacza w możliwościach eksportowych i importowych danego kraju, — każde zestawienie, traktujące o handlu polskim z poszczególnym krajem, jest poprzedzone kilkostronicowym wstępem, który obrazuje zagraniczny handel odnośnego kraju, wskazując temsamem na możliwości eksportowo-importowe dla naszego handlu.

Dotychczas wyszła część III „Almanachu" traktująca o Ogólnym Handlu Zagranicznym Polski z poszczególnemi krajami, oraz z części IV dane, dotyczące handlu zagranicznego z krajami: Belgją, Bułgarją, Egiptem, Francją, Grecją, Jugosławją, Norwegją, Palestyną, Persją, Rumunją, Turcją, oraz 10 krajami Ameryki Południowej, a to: Argentyną, Boliwją, Brazylją, Chili, Ekwadorem, Kolumbją, Paragwajem, Peru, Urugwajem i Wenezuelą.

Co tydzień wychodzą z druku dalsze opracowania jednego lub dwóch krajów.

Dla firm eksportowych i importowych „Almanach Polskiego Handlu Zagranicznego" jest niezbędnem wydawnictwem do orjentacji, oszczędzając przytem kolosalną ilość pracy, idącej dotychczas na wyszukiwanie i zestawianie potrzebnych danych w urzędach państwowych.

Przejrzysty układ, ostatnie dane dotyczące polskiego i światowego handlu, wyraźny druk oraz dobry bezdrzewny papier — dopełniają wartości tego wydawnictwa, znajdującego się pod specjalną opieką Izb Przemysłowo - Handlowych w Rzeczpospolitej Polskiej.

Redakcja wydawnictwa znajduje się w Warszawie przy ulicy Hożej 36 m. 14, tel. 8-23-50.

Nabywać można w Izbach Przemysłowo-Handlowych, oraz księgarniach.

CO KAŻDY UBEZPIECZONY WIEDZIEĆ POWINIEN.

Ubezpieczalnia Społeczna w Gdyni z tymczasową siedzibą w Wejherowie podaje do wiadomości, iż staraniem Izby Ubezpieczeń Społecznych ukazała się broszura pt. „Co każdy ubezpieczony wiedzieć powinien" — opracowana przez Wacława Brunera — naczelnika Wydz. w Ministerstwie Op. Społ. — i Zygmunta Kopankiewicza, adwokata. — Książka ta zawiera 39 stron druku i informuje jasno każdego pracownika o prawach i obowiązkach ubezpieczenia. Broszura ta jest do nabycia w cenie zł 0,20.

Na zamówienie większych ilości tego wydawnictwa Ubezpieczalnia udzielić może do 60 proc. rabatu.

Jednocześnie Izba Ubezpieczeń Społecznych wydała drugą broszurę pt. „Nowe ubezpieczenia społeczne". Broszura ta w cenie zł 1,80 liczy stron 113, obejmuje w krótkim zarysie streszczenia i wyjaśnienia wszystkich przepisów ubezpieczeniowych, interesujących zarówno pracowników jak i pracodawców. Książka ta zawiera poza tem tabele wysokości i podziału składek, wysokości rent wraz z przykładami i wskazówkami praktycznemi i jest przewodnikiem i informatorem dla pracodawców i pracowników.

W związku z tem, Ubezpieczalnia zwraca się do związków zawodowych z prośbą o szerokie poparcie powyższych wydawnictw, celem propagandy ich pomiędzy ubezpieczonymi. —

Zamówienia na powyższe wydawnictwa przyjmuje Centrala Ubezpieczalni Społecznej w Gdyni z tymczasową siedzibą w Wejherowie i ekspozytura w Gdyni — Skwer Kościuszki.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Poseidon	8. 5.	12. 5.	16. 5.	—	19. 5.
Cieszyn	15. 5.	19. 5.	23. 5.	—	26. 5.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 14. 5. s/s Tiber — z Gdyni 28. 5.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	7. 5.	12. 5.	9. 5.
Minos	14. 5.	19. 5.	16. 5.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 9. 5. — z Gdańska 11. 5.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 8. 5.
s/s Ingeborg — z Gdyni 17. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 5. 6.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 11. 5. — z Gdańska 10. 5.
s/s Akershus — z Gdyni 25. 5. — z Gdańska 24. 5.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów
(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 7. 5. — z Gdańska 5. 5.
s/s Ursa — z Gdyni 21. 5. — z Gdańska

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandii i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 9. 5.
s/s Borgholm — z Gdyni 20. 5.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 2. 5. — z Gdańska 3/5. 5.
s/s Iwan — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 17/19. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 9. 5.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 13. 5.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 23. 5.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 12. 5. s/s Minos — z Gdańska 19. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 9. 5. — z Gdańska 9. 5.
s/s Little Evy — z Gdyni 19. 5. — z Gdańska 19. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	8. 5.	12. 5.
Albert	15. 5.	19. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorsk... oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English an l Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
s/s Tczew	12. 5.	15. 5.	26. 5.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 8. 5. — z Gdańska 11. 5.
s/s Śląsk — z Gdyni 15. 5. — z Gdańska 18. 5.
s/s Chorzów — z Gdyni 22. 5. — z Gdańska 25. 5.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	5. 5.	8. 5.	14. 5.	16. 5.
Diana		12. 5.	17. 5.	19. 5.
Pylades		15. 5.	21. 5.	23. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	8. 5.	11. 5.	18. 5.
Śląsk	15. 5.	18. 5.	24. 5.
Irisen	22. 5.	25. 5.	1. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 14. 5. — z Gdańska 16. 5.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hebe — z Gdyni 7. 5. — z Gdańska 9. 5.
s/s Orpheus — z Gdyni 14. 5. — z Gdańska 16. 5.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 8. 5. — z Gdyni 10. 5.
s/s Lech — z Gdańska 22. 5. — z Gdyni 24. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 15. 5. — z Gdyni 17. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 9. 5. — z Gdyni 10. 5.
s/s Lwów — z Gdańska 16. 5. — z Gdyni 17. 5.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 12. 5.
s/s Minorca — z Gdyni 19. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre – La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 14. 5.
s/s Tiber — z Gdyni 28. 5.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 17. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Anna — z Gdyni 28/30. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 24. 5
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni i Gdańska 24. 5.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 23. 5. — z Gdańska — 22. 5.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Blaland — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.
m/s Smaland — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 1. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Cliffwood — z Gdyni 12. 5.
s/s Scanpenn — z Gdyni 20. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 16. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s San Francisco — z Gdyni 16. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdańska 8. 5. — z Gdyni 10. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Helenus — z Gdyni 12. 5. s/s City of Bath — z Gdyni 2. 6.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Troja — z Gdyni 8. 6. m/s Hammaren — z Gdyni 20. 6.

Gdynia — Cape Town — Fremantle — Adelaide — Melbourne — Sydney — Brisbane

m/s Troja — z Gdyni 8. 6.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Argosy — 12. 5.	,	s/s Scanstates — 19. 5.
		s/s Argosy — 25. 5.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	8. 5.	12. 5.	16. 5.	—	19. 5.
s/s Cieszyn	15. 5.	19. 5.	23. 5.	—	26. 5.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	12. 5.	15. 5.	19. 5.
Jacoba	16. 5.	19. 5.	22. 5.
E. Russ	23. 5.	26. 5.	29. 5.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	9. 5.	12. 5.	15. 5.
Tczew	26. 5.	29. 5.	2. 6.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 15. 5. — do Gdyni 18. 5.
s/s Little Evy — z Hamburga 23. 5. — do Gdyni 26. 5.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 19. 5. z Rotterdamu — s/s Śląsk 26. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Diana	12. 5.	17. 5.	19. 5.
Pylades	15. 5.	21. 5.	23. 5.
Condor	19. 5.	27. 5.	26. 5.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 18. 5. z Antwerpji — s/s Śląsk 24. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt — 5. 5. — w Gdyni 14. 5.
z Antwerpji — s/s Condor 17. 5. — w Gdyni 26. 5.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	10. 5.	14. 5.	16. 5.	19. 5.
Neptun	17. 5.	21. 5.	23. 5.	26. 5.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	17. 5.	20. 5.	22. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	10. 5.	13. 5.	15. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	10. 5.	13. 5.	16. 5.
s/s Lublin	17. 5.	20. 5.	23. 5.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Tampa	7. 4.	13. 4.	19. 4.	25. 4.	19. 5.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Mercator	12. 4.	14. 4.	17. 4.	16. 5.	18. 5.
par. Aura	27. 4.	29. 4.	1. 5.	31. 5.	2. 6.

Gdynia — Gdańsk — Lewant

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
m/s								14. 5.
par. Smaland		22. 4.						25. 5.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 21/25. 5. — oczekiwany w Gdyni 13/15. 6.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

m/s Medon — odjazd z Singapore 17. 4. — przyjazd do Gdyni 23. 5.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 10 — 5. V. 1933

WYNIKI POŁOWÓW W KWIETNIU.

W ciągu mies. kwietnia złowiono ogółem 456.670 kilogramów rozmaitego gatunku ryb, ogólnej wartości 136.840 złotych. Połowy na poszczególne miejscowości przypadły w sposób następujący: Hel — 87.240 kg, wartości 28.296 złotych; Gdynia — 101.490 kg, wartości 14.408 złotych; Jastarnia — 93.230 kg, wartości 55.289 złotych, Chłapowo — 13.150 kg, wartości 3.262 złotych; Puck — 19.950 kg, wartości 14.674 zł. Połowy dalsze — 137.620 kg, wartości 20.911 złotych. Z poszczególnych gatunków ryb złowiono: łososi — 18.110 kg, mielnicy — 1.100 kg, troci — 200 kg, płastug 52.090 kg, śledzi — 15.730 kg, szprotów — 224.000 kg, węgorzy — 750 kg, wątłuszy — 99.920 kg, węgorzycy — 7.660 kg, sieji — 350 kg, słodkowodnych — szczupaków — 8.130 kg okoni — 5.460 kg, płotek — 5.630 kg, certy — 1.000 kg.

Ceny na poszczególne gatunki były za kilogram: łososie zł 3,40; mielnica — 2 zł, troć 3,50 zł, płastugi — od 12 do 75 groszy, śledzie 30 groszy, szproty 8 groszy, węgorze — 1,60 zł, wątłusze — 12 gr, węgorzyce — 30 gr, sieja — 1,40 zł, szczupaki — 1,50 zł, okonie — 60 gr., płotki — 45 gr, certy 45 gr.

STATYSTYKA POŁOWÓW I STAN RYBOŁÓWSTWA.

Pogoda w miesiącu sprawozdawczym była bardzo spokojna i przyjazna dla wyjazdów na morze. Lekkie wiatry południowe i południowowschodnie panowały w ciągu całego miesiąca.

Ilość połowów w porównaniu z marcem zmniejszyła się prawie pięciokrotnie wskutek zakończenia połowów szprotów. Wartość zmalała więcej jak dwukrotnie.

Rybołówstwo szprotowe zakończono zupełnie w połowie miesiąca, gdyż zapotrzebowanie na szproty było niewielkie. Rybacy z Jastarni i Boru łowili szproty sieciami zastawnemi.

Całkowicie nie dopisało rybołówstwo łososiowe. Stałe prądy z kierunków południowych przesuwające zimną wodę z głębi gdańskiej wstrzymywały podejście łososi do brzegów. Wskutek tego zupełnie nie łowiono łososi niewodami przybrzeżnemi. W pławnicach również złowiono nieznaczne ilości tych ryb. Połowy mielnicy były wyjątkowo małe.

W połowie miesiąca ukazały się przy brzegach wątłusze i płastugi, ale po kilku dniach znów znikły.

W zatoce Puckiej łowiono niezbyt duże ilości ryb słodkowodnych.

Wogóle rybołówstwo przybrzeżne nie osiągnęło w miesiącu sprawozdawczym nawet średnich wyników.

Jedynie rybołówstwo dalsze dostarczało większe ilości ryby: płastug i wątłuszy, łowionych przy Bornholmie, a także na głębi gdańskiej w odległości 10—20 mil od brzegów.

Całkowity połów nabywała Spółdzielnia Zjednoczenie Rybaków Morskich. Wskutek braku odbiorców rybę po wyczyszczeniu zamrażano w chłodni. Po zapełnieniu komór towarem, Spółdzielnia zmuszona była ograniczyć wyjazdy rybakom, wobec czego od 20-go kwietnia połowy dalsze uprawia tylko kilka kutrów większych. Połowy bornholmskie uprawiało 6, a na głębi gdańskiej 20 kutrów. Z połowów tych w kwietniu dostarczono prawie tyle ryby, co za cały rok 1933. Przy dalszej rozbudowie flotylli dalekomorskiej można liczyć, że przywóz wątłuszy i dorszy wystarczy na zaspokojenie potrzeb kraju.

W połowie kwietnia złowiono w pławnicach łososiowych jednego jesiotra-ikrzaka. Również pławnicami wyłowiono przeszło 121 sztuk morświni.

PRZEMYSŁ I HANDEL.

W miesiącu sprawozdawczym nastąpiło zakończenie sezonu szprotowego, wskutek czego większość wędzarni przerwała pracę. Z połowów kwietniowych wędzarnie przerobiły 185 ton szprotów i 21 ton innych ryb. Zasolono około 100 beczek szprotów na tak zwane „kilki". Do Gdańska wywieziono 23 ton. Pozostały połów 227 ton rozsprzedano w stanie świeżym. Ceny na ryby spadły. Największy spadek cen dotknął płastugi i wątłusze, przywożone z połowów dalszych. Nie znajdowały ryby te nabywców w okresie poświątecznym, a także i później, wskutek trudności przechowywania ryb przy panującej ciepłej pogodzie.

Całkowity połów zakupywała Spółdzielnia Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni i przechowuje rybę wypatroszoną w chłodni rybnej, która przy większym dostarczeniu ryby nie jest w stanie szybko zamrozić towaru wobec braku zamrażalni, rolę której muszą spełniać zwykłe komory przeznaczone do przechowywania ryby.

Urządzenie w chłodni zamrażalni, a także rozbudowa chłodni staje się palącemi warunkami niezbędnemi dla obecnego stanu rybołówstwa.

Dalszy wzrost ilości większych kutrów rybackich może stworzyć takie położenie, że komory chłodni będą zapełnione w ciągu kilku dni, jeżeli towar nie będzie natychmiast sprzedany. Przywóz ryby świeżej lub żywej kutra „Starnia" i innych wynosił za rejs kilkudniowy od 5—8 ton, czyli kilkanaście kutrów mogą dostarczyć takie ilości, które chłodnia nie będzie w stanie szybko zamrozić, a następnie umieścić na składzie.

Niezależnie od zwiększenia chłodni i urządzenia szybkiej zamrażalni należy rozwinąć energiczną propagandę spożycia ryb morskich. Na tę drogę przy udziale i pomocy Urzędu i Morskiego Instytutu Rybackiego wstąpiła Spółdzielnia, czyniąc starania zorganizowania zapotrzebowania na rybę początkowo w Warszawie. Jeżeli uda się uozyskać stałych odbiorców w stolicy, to można będzie przeprowadzić podobną działalność w innych większych ośrodkach kraju. Niezależnie od tego Spółdzielnia rozwozi ryby samochodem do większych miast na Pomorzu i w Poznańskiem i wystąpiła do władz wojskowych z prośbą o wprowadzenie ryby przynajmniej raz tygodniowo w armji.

Sezon śledziowy prawie zakończył się. Do składów w Gdyni przybyły od kwietnia tylko dwa statki ze śledziami yarmoutskiemi i szkockiemi.

Zapotrzebowanie kupców na składy chłodzone dla śledzi jest bardzo duże. Wpłynęło zgłoszeń na przechowanie od lipca 15—20 tys. beczek, tymczasem przy obecnym stanie chłodnia rybna nie może nawet przyjąć 1000 beczek na skład. Korzystanie z chłodni portowej nie jest dla kupców wygodne z tego względu, że wszystkie składy śledziowe znajdują się w innem miejscu.

Zbierane są oferty na budowę nowego składu śledziowego oraz będą dokonane próby ochładzania dachu istniejących składów śledziowych przez zraszanie wodą z pomp chłodni. Próbę tę dokona Morski Instytut Rybacki ze względu na konieczność obniżenia temperatury wewnątrz składów, która jest stale za wysoka i wskutek tego nieodpowiednia do przechowywania śledzi w miesiącach letnich.

Rozpatrywano w Urzędzie Morskim prośbę inż. Eggerta o udzielenie miejsca na fabrykę mączki rybnej. Odpowiedniego miejsca dla takiej fabryki w porcie niema.

STRATY RYBACKIE.

Zgłoszono straty 100 pławnic łososiowych wartości 4.000 zł.

Dwa kutry — jeden z Mechlinek i jeden z Kuźnicy uprawiając połowy łososiowe, osiadły podczas mgły na mieliźnie przy latarni Jastarnia na Bałtyku. Ściągnięto je przy pomocy holowników portowych, co pociągnęłoby za sobą dość duże koszta dla rybaków.

Podczas połowów na głębi gdańskiej fale zalały jeden z kutrów gdyńskich, który z trudem rybacy uratowali.

POMOC DLA RYBAKÓW.

Kilkunastu rybaków z Jastarni, Boru i Kuźnicy wyrabia w dalszym ciągu sieci zamówione przez Instytut.

Towarzystwo Samopomocy Rybaków Morskich wypłaciło w kwietniu zł 150 zapomóg wdowom i 50 zł chorym.

Budowa dwóch kutrów na slipie Instytutu będzie zapewne zakończona w połowie maja br.

—o—

K R O N I K A

PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB MORSKICH.

Od dnia 20 kwietnia rybacy nie wyjeżdżają na połowy borgholskie, gdyż nie znajdują zbytu na przywożone wątłusze i płastugi. Spółdzielnia Zjednoczenia Rybaków Morskich rozpoczęła w Warszawie propagandę na rzecz spożycia ryb morskich. Odbyły się tam pokazy przyrządzania ryby. Gdyby nastąpił odpływ zapasów ryby mrożonej z chłodni, wówczas rybacy mogliby w dalszym ciągu wyjeżdżać na dalekomorskie połowy.

DOROCZNE ZEBRANIE T-WA SAMOPOMOCY RYBAKÓW MORSKICH.

Dnia 22 ub. m. odbyło się w Gdyni zebranie Towarzystwa Samopomocy Rybaków Morskich, na którem zatwierdzono sprawozdanie kasowe za rok obrachunkowy 1933/34. Ze sprawozdania wynika, że towarzystwo wypłaciło w ciągu roku następujące zapomogi: 9 zapomóg pośmiertnych na sumę 3.600 zł, 88 zapomóg 13-tu wdowom po rybakach na sumę zł 2.210,70, 46 zapomóg 24 rybakom na sumę 1.264,10 zł, wreszcie 62 starcom zapomogi w wysokości 2.447,90 zł. Na dzień 1 kwietnia br. towarzystwo liczyło 517 członków. Dotychczas nie wszyscy rybacy należą do tej pożytecznej dla nich instytucji, aczkolwiek składka miesięczna wynosi zaledwie 1,— zł dla młodszych rybaków, zaś dla starszych 1,50 zł. Gdyby wszyscy rybacy byli członkami towarzystwa, to mogłoby nastąpić rozszerzenie jego działalności w kierunku zwiększenia wypłat zapomogowych. Byłoby to z wielką korzyścią dla rybaków, którzy jak wiadomo, nie podlegają ubezpieczeniu społecznemu.

REMONT STATKU BADAWCZEGO M. I. R.

Na statku badawczym Morskiego Instytutu Rybackiego obecnie przeprowadzane są zwykłe wiosenne naprawy przed rozpoczęciem kampanji badawczej.

BUDOWA KUTRÓW RYBACKICH.

Dwa większe kutry rybackie, budowane na stoczni Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, są już na ukończeniu i prawdopodobnie w maju będą spuszczone na wodę.

BUDOWA NOWEGO SKŁADU ŚLEDZIOWEGO.

Morski Instytut Rybacki ma zamiar po zebraniu ofert przystąpić do budowy nowego składu śledziowego o powierzchni 1.000 do 1.200 m^2.

PRZEŁADUNKI I EKSPEDYCJA W PORCIE RYBACKIM W CIĄGU KWIETNIA.

W ciągu miesiąca kwietnia przywieziono do Chłodni 147 ton ryb połowów własnych, do Hali zaś z tych samych połowów 153 tony.

Do składów śledziowych w ciągu kwietnia złożono ładunek 2 statków zagranicznych, z których jeden przywiózł 937/1 i 233/2 śledzi jarmuckich, drugi zaś 75/1 śledzi szkockich. Do kraju wysłano 17 wagonów importowanych śledzi solonych, do Rumunji zaś 3 wagony. Z własnych połowów śledzi wysłano 4 wagony do kraju i dwa do Gdańska. W tymże okresie wysłano do kraju dwa wagony szprotów świeżych i trzy wagony szprotów wędzonych.

Firmy portowe,
upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578.
3. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
4. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 2911. (Centrala Poznań).
5. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
6. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37.
7. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
8. Ludwik Modelski — Gdynia, Starowiejska 9.
9. „Pantarei", Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 2977—1638—1679—1689.
10. Polskarob, Gdynia, ul. Świętojańska.
11. Polski Lloyd, Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala (Warszawa).
12. „Przewóz" Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88.
13. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
14. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 2924. (Centrala Warszawa).
15. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia.
16. „Warta", Tow. Ekspedycyjne, Sp. z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760.
17. Składy Towarowe „Warrant" Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
18. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850.
19. Józef Wisławski, Gdynia, Świętojańska 110.